



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas

75012 Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, Président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

LA CONVERGENCE NATIONALE RAIL RECUE AU MINISTERE des TRANSPORTS

Dans le cadre de la Conférence Gouvernementale de financement des infrastructures des transports, dénommée : « AMBITION FRANCE TRANSPORTS », Didier LE RESTE, Président de la Convergence Nationale Rail (**CNR**) a fait partie d'une délégation élargie qui, à sa demande, a rencontré le 28 Mai 2025, les représentants du cabinet du Ministre des Transports.

Après avoir remis un certain nombre de documents traduisant les différentes actions de la CNR et de ses collectifs, notamment celui ayant trait aux propositions pour assurer un financement pérenne du réseau ferré, **le Président de la CNR** a pu développer plusieurs idées, réflexions, propositions et critiques.

D'entrée, il a été insisté sur le fait que cette conférence ne devait pas être une énième conférence pour rien, une occasion manquée !! Les acteurs concernés, singulièrement les décideurs politiques sont donc invités à faire preuve de volontarisme, d'audace, permettant pour ce qui relève du volet ferroviaire, de relancer, de développer les transports par rail (*voyageurs et fret*), à la hauteur des enjeux posés et des défis lancés.

C'est ainsi que les travaux de cette Conférence doivent, de notre point de vue, faire émerger de nouvelles pistes de financement pour le ferroviaire. Elles doivent être réfléchies et conçues en dehors d'une augmentation de la productivité interne à la SNCF, de l'abondement du fonds de concours contribuant aux investissements du réseau ferré par la seule SNCF, de l'apport des Régions qui voient leurs dotations budgétaires amputées cette année de 7 milliards d'euros. Le Président de la CNR a attiré l'attention des représentants du Ministre TABAROT, sur les mobilisations sociales et citoyennes qui se développent sur le territoire,

visant à maintenir et à moderniser les lignes ferroviaires du réseau classique, notamment celles dénommées aujourd'hui « *lignes ferroviaires de desserte fine du territoire* ». Il s'agit de toutes ces lignes qui ont souffert de trente années de sous- investissement mais qui irriguent nos campagnes, nos zones rurales, desservent des grandes et moyennes villes, rendant de grands services aux populations, aux collectivités et aux entreprises. **Elles représentent 30% du Réseau Ferré National (RFN) ! C'est dire si l'enjeu de leur maintien et modernisation est important et la question du financement est crucial !** Le PDG de la SNCF reconnaît lui-même qu'il faudra 1,5 milliard d'euros par an à partir de 2027 pour maintenir, moderniser, développer le réseau, autrement on pourrait devoir supprimer 4000 kms de voies ferrées !!

Corrélativement à la question du maintien en état de circulation des lignes ferroviaires susvisées, dites encore de « *proximité* », la CNR a demandé que soit pris en compte dans les travaux de la conférence les dossiers de réouverture de certaines lignes ferroviaires qui font notamment l'objet de luttes et d'initiatives diverses, impulsées, entre autres, par des collectifs d'usagers du rail. Ce serait là une bonne façon, en optimisant les capacités du réseau ferré national, de lutter contre le réchauffement climatique, de répondre aux besoins croissants de déplacements en train et d'atteindre les objectifs de développement des activités ferroviaires, fixés par le législateur, en réactivant et développant, entre autres, le transport de marchandises par rail, en relançant les trains de nuit et le service auto/train et en permettant que la mise en place des SERM (*Services Express Régionaux Métropolitains*) se fasse dans de bonnes conditions, maîtrisées et pas au détriment du transport régional existant.

De concert avec la délégation, le Président de la CNR a déclaré que l'actualité le démontre, quand il y a une volonté politique, on sait trouver les financements utiles. Pour ce faire, plusieurs pistes existent. Il en est ainsi du retour dans le giron public des concessions autoroutières (*plus de 40 milliards d'euros de profits accumulés depuis 2006*), de la nécessité d'introduire progressivement la TICPE (*Taxe Intérieure sur la Consommation de Produits énergétiques*) et la TVA comme malus écologique pour les modes de transport les plus polluants, de la mise en place progressive de l'écotaxe (*taxe poids lourd*) pour les camions étrangers en transit... D'autres pistes sont mises au centre des discussions comme les taxes sur les bureaux, les parkings de la grande distribution qui bénéficie des transports en commun... Il a été rappelé que le Versement Mobilité Additionnel (VMA) doit s'appliquer partout. La loi de finances 2025 a instauré un versement mobilité régional à un taux de 0,15% assis sur la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés. Cette ressource pourrait rapporter environ 30 millions d'euros par an et par région, soit 375 Millions d'euros par an.

Les représentants du cabinet du Ministre sans avoir ni pouvoir, ni mandat pour prendre des décisions, ont cependant jugé les échanges instructifs et intéressants. Ils ont par ailleurs indiqué qu'ils pensent pouvoir récupérer de l'argent issu du mode routier qui sera fléché en partie pour le ferroviaire. Des fonds existent mais qu'il faut décaisser ont-ils ajouté. Sur les évolutions proposées pour la TICPE, ils n'y croient pas trop car d'après eux celle-ci va

s'éteindre à terme avec le développement des voitures électriques. Suite à une question de la délégation, ils ont informé que l'avenir de l'AFITF (*Agence de Financement des Infrastructures des Transports de France*) sera examiné en commission mixte paritaire. Ils ont été attentifs à un certain nombre de propositions et à l'instar de la délégation, ont convenu que plusieurs des préconisations du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) de Décembre 2022 ont du sens.

Pour conclure, comme la délégation l'a proposé, ils pensent que l'issue des travaux de cette Conférence pourrait déboucher sur une loi de programmation pluriannuelle de financement des investissements des infrastructures de transport.

Paris le 10 Juin 2025