



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/>

Paris le 07 Octobre 2025

Monsieur Philippe TABAROT
Ministre des Transports
Hôtel de Roquelaure
246 Bd Saint-Germain
75007 Paris

**OBJET : Avenir des trains de nuit Paris Berlin/Vienne
Financement du Réseau Ferré National
Circulaire BUSSEREAU relative aux passages à niveaux**

Monsieur le Ministre,

Au nom de l'association Convergence Nationale Rail, de défense des intérêts des usagers de la SNCF, forte de 129 collectifs et comités, de composition pluraliste, nous tenons, à votre reprise de fonction, vous sensibiliser sur plusieurs sujets.

Tout dernièrement la presse s'est faite l'écho des craintes qui pèsent sur **l'avenir des trains de nuit Paris Berlin-Paris Vienne** dont la circulation serait arrêtée faute de subvention de l'Etat Français d'ici la fin de cette année.

Faut-il rappeler que la relance de ces lignes avait été vantée comme un renouveau de ce mode de transport notamment pour ses raisons vertueuses, dessertes des villes sur le trajet, respect de l'environnement, faible impact carbone et alternative à l'avion !

Que vont devenir ces trains à l'heure des enjeux climatiques quand, dans le même temps, le transport aérien est largement subventionné (pas de taxes sur le kérosène) bien qu'il soit un des modes les plus polluants.

Ces trains ont connu un **succès de fréquentation avec 70% d'occupation**. Ils ont transporté 66 000 voyageurs en 2024, malgré une relance très récente, une promotion très insuffisante et une circulation un jour sur deux. Question rentabilité, contrairement aux engagements pris, ces trains ne circulent que 3 jours par semaine conduisant de fait à l'absence de réponse aux besoins et à des recettes insuffisantes. Il n'était donc pas question d'accroître les rotations quotidiennes. D'autre part, des freins ont été manifestement mis pour ne pas favoriser ce mode de transport quand la SNCF ne vend même pas les billets sur ses plateformes. On peut donc douter de sa volonté de développer cette prestation qui donne pourtant satisfaction aux usagers, qui rentre ainsi en résonance avec le regain d'intérêt constaté pour les déplacements en train.

Faut-il rappeler que les trains TER et TET (*Trains d'Equilibre du Territoire*) sont également financés par des subventions publiques et que la SNCF a réalisé des bénéfices de l'ordre de 2,4 milliards d'euros en 2023, de 1,6 milliard d'euros en 2024 et 950 millions d'euros enregistrés pour le premier semestre 2025 ? La remise en cause de ces deux circulations ferroviaires met à mal le projet plus

ambitieux de desservir plusieurs capitales européennes dans un proche avenir. Il devient indispensable que les entreprises SNCF, ÖBB et DB déploient totalement l'offre annoncée, ce qui améliorera la fiabilité et la rentabilité. La relance des trains de nuit est également une étape pour le développement de notre industrie ferroviaire.

Les Etats et les entreprises ferroviaires concernés ont largement les moyens de prendre en partie le déficit des trains de nuit sous forme de péréquation mais également de financer leur développement. **Nous sommes en face d'un choix de société !!** L'Etat étant le seul actionnaire de la SNCF, vous avez tout pouvoir pour définir de nouvelles orientations et mettre en place une véritable stratégie dans le maintien et le développement des trains de nuit. Ainsi, nous vous demandons Monsieur Le Ministre d'intervenir pour que ces trains de nuit continuent de circuler et de se développer !!

Un large débat a mobilisé élus-es, organisations syndicales, associations, entreprises, experts et citoyens dans le cadre de la conférence : « Ambition France Transports » sur le financement des mobilités.

Face aux enjeux actuels sur l'état du réseau ferré national, vieillissant, dont l'avenir de 9000 kms de voies ferrées, dénommées « *lignes de desserte fine du territoire* » **est sérieusement menacé**, on mesure les premières conséquences fâcheuses avec la fermeture de la ligne Clamecy-Corbigny dans la Nièvre, dont les trafics ont été transférés sur la route. D'autres lignes dites de « *proximité* » utiles aux populations comme la ligne du Jura, appelée « *ligne des Hirondelles* » **reliant Dole à Saint-Claude** risque de subir le même sort si **l'Etat, propriétaire du réseau ferré national**, n'apporte pas son aide à la Région Bourgogne –Franche-Comté. D'autres lignes ferroviaires dont l'infrastructure souffre de décennies de sous-investissement, d'un manque d'entretien, risquent aussi d'être concernées par des fermetures ! **Cette perspective inacceptable fait l'objet de nombreuses mobilisations sur les territoires.**

La Convergence Nationale Rail avec de nombreux collectifs adhérents et en lien avec d'autres forces s'est emparée de la question importante du financement des infrastructures ferroviaires dont les propositions ont rejoint celles de nombreux élus-es et autres acteurs.

Nombreuses ont été les interventions qui ont porté sur la nécessité du retour des concessions autoroutières dans le giron de l'Etat, eu égard aux profits réalisés, au total 48 milliards d'euros pour atteindre 76 milliards d'ici 2036 et pas moins de 4,5 milliards pour la seule année 2024. Faudra-t-il attendre 2031, pour flécher 2,5 milliards d'euros dans le financement des infrastructures ? Attendre 2028 pour obtenir 1,5 milliard d'euros pour le réseau ferré qui risque d'arriver trop tard, tant de nombreuses lignes sont frappées de vétusté. Combien de centaines de kms de ralentissement à prévoir ? Combien de fermetures provisoires de lignes ? Combien de triages ferroviaires laissés à l'abandon ? Que deviennent les objectifs de multiplier le transport ferroviaire de FRET par 2 d'ici 2030 et d'atteindre l'objectif de la neutralité carbone à l'horizon 2050 si faute de moyens suffisants, le réseau va subir une sévère contraction qui menacera de nombreux territoires et va, à rebours des enjeux environnementaux et sociétaux, favoriser l'utilisation de la voiture et des poids lourds ?

A cette heure, qu'en est-il de la loi cadre de programmation pluriannuelle prévue pour Décembre 2025 sur le financement de l'ensemble des infrastructures ?

Dans le cadre de débats intervenus à la Conférence « **Ambition France Transports** » la question de la mise en place d'une écotaxe a été relancée, formulée dans des conditions appropriées. Celle-ci est en moyenne de 23 centimes dans certains pays européens. Elle est de 34 centimes en Allemagne et rapporte plus de 5 milliards d'euros à l'Etat. Pour autant, de nombreux transporteurs routiers, pour ne pas s'acquitter de cette taxe transitent par l'Alsace, utilisent et dégradent le réseau routier national, sans pratiquement rien payer pour l'utilisation et l'entretien de celui-ci, laissé à la charge des collectivités et des citoyens.

A cet effet, la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) a approuvé le 21 octobre 2024 le principe de la **mise en œuvre de la taxe poids lourds R-Pass**. Cette taxe devrait être mise en place fin 2026 ou début 2027.

Des millions de camions étrangers traversent notre territoire du Nord au Sud sans s'acquitter d'aucune redevance. Ne serait-il pas temps de mettre en place l'écotaxe pour ces poids lourds **en transit**, contribution indispensable, à l'instar des trains qui s'acquittent de péages ferroviaires très chers pour circuler sur le réseau ferré.

Pour terminer notre propos, nous souhaitons vous alerter sur le sujet suivant. En Décembre 2024, nous avons été à notre demande reçus par la **DGITM** à propos, entre autres, **de la problématique circulaire Bussereau et notamment sur la mesure N° 20** qui pose question pour la remise en service de passages à niveau lors de projets de réouverture de lignes. Même si cette directive a connu un assouplissement dans les faits, des lignes désaffectées ayant été rouvertes (Nancy-Contrexéville, Montréjeau-Luchon etc.), elle mériterait d'être revue en totalité pour reprendre le même contenu que le cahier des charges élaboré par le CEREMA sur le diagnostic de sécurité routière pour les lignes circulées du réseau. Cela faciliterait de nombreux projets de réouverture de lignes portés par les régions et de nombreux collectifs citoyens.

Nous nous tenons à votre disposition pour aborder l'ensemble de ces sujets importants. En souhaitant que notre sollicitation retienne votre attention et qu'elle trouve des débouchés positifs. Dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Ministre, l'expression de notre parfaite considération.

P/Le Bureau de la Convergence Nationale Rail
Didier LE RESTE Président
Philippe DENOLLE Vice-Président