



*CO*mité de *DÉ*fense et de développement du **RAIL** de la région de Montluçon et du Val de Cher
Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau - 03100 MONTLUÇON
CODÉRAIL Val de Cher, 12 rue du vert galant 18400 Saint Florent sur Cher
Association loi de 1901 immatriculée W031001118 enregistrée à la sous préfecture de Montluçon
SIRET : 847 588 068 000 19
<http://coderail.free.fr/>

Adresse aux candidat-e-s aux élections législatives de 2022

Madame, Monsieur

À l'occasion des élections législatives de 2022, le CODÉRAIL, affilié à Convergence Nationale Rail, souhaite vous interpeller **sur une grande question de société** qui doit tenir une place centrale dans le débat politique : **L'avenir du Service Public Ferroviaire, dont la SNCF, Entreprise Publique, doit être l'instrument.**

Un report modal massif en faveur du rail est incontournable pour répondre à plusieurs enjeux essentiels : **climat et environnement, santé publique, aménagement du territoire, relance économique.**

Le mode ferroviaire garde en effet toute sa pertinence pour opérer un rééquilibrage entre les modes de transports au bénéfice des plus vertueux, mais il est aussi un outil moderne incontournable pour changer notre mode de développement et de croissance que la situation exige. Nous souhaitons donc vous faire part de quelques propositions fondamentales à ce sujet et **vous demandons de bien vouloir nous faire connaître votre positionnement à leur égard.**

POUR UN SYSTÈME FERROVIAIRE RÉUNIFIÉ

Le train étant un moyen de transport guidé hautement interconnecté, dont l'efficacité dépend largement de « l'effet réseau », nous demandons la réunification du système ferroviaire au sein d'une Entreprise Publique unique et intégrée, fonctionnant selon les principes du Service Public, et irriguant l'ensemble du territoire, y compris les soi-disant « petites lignes ».

Nous ne pensons pas que le transfert aux régions de certaines d'entre elles constitue une solution durable à la renaissance du rail ; il entraînerait au contraire un risque de balkanisation du réseau ferré.

Nous exigeons que l'État assume ses responsabilités pour entretenir, moderniser et développer les infrastructures ferroviaires sur tout le territoire, dans la perspective de l'intérêt général et sans contrainte de rentabilité financière.

INFRASTRUCTURES / SÉCURITÉ

Le réseau ferré national dont l'âge moyen est de 35 ans, **(plus de 50 ans d'âge sur quelques tronçons de ligne, comme entre Montluçon et Vallon-en-Sully, sur lesquels la vitesse des trains a été limitée à 40 km/h)**, exige remise à niveau et modernisation sous la compétence de l'État. Des milliers de kilomètres de voies sont affectées par des ralentissements en raison du sous-investissement dans leur entretien depuis des décennies !

La dotation de l'État à SNCF Réseau, inscrite dans un contrat pompeusement appelé «de performance», s'élève en 2022 à 2,8 Milliards d'€ et ce pendant pendant 10 ans. Tous les observateurs et spécialistes de la chose ferroviaire considèrent cette somme notoirement insuffisante d'autant qu'elle n'est consacrée qu'au seul réseau structurant !

Si l'infrastructure de la ligne Montluçon-Vierzon-Bourges va relever d'ici 2024 de la compétence de SNCF Réseau, ce n'est pas le cas de Bordeaux-Lyon exclue du réseau structurant. Un comble pour un axe EST/OUEST de 640 km desservant 8 départements, 2 Régions et 2 métropoles !

Propositions de sources de financements pour les infrastructures :

- Reprise par l'État de la totalité de la dette du système ferroviaire,
- Mise en œuvre d'une écotaxe (prioritairement pour les trafics internationaux en transit),
- Renationalisation des concessions d'autoroutes,
- Création d'un pôle public financier en lieu et place des PPP (partenariats public/privé),
- Affectation des 6 milliards d'€ annuels d'une partie de la TICPE sur le gas-oil routier au développement des infrastructures,
- Imputation à chaque mode le montant des coûts externes qu'il génère.

À leur niveau, les Régions doivent se montrer cohérentes :

- Investir dans le développement d'infrastructures ferroviaires pour le climat et l'environnement dans le cadre de conventions passées avec l'État et la SNCF. (volet ferroviaire des CPER),
- Préserver les lignes aujourd'hui inexploitées afin de ne pas créer de situation irréversible.

ACTIVITÉS VOYAGEURS

Le bassin de Montluçon, aux confins de 3 Régions Administratives, était desservi par 2 lignes, l'une **nord/sud Paris-Ussel**, l'autre **est/ouest Bordeaux-Lyon**, qui ont perdu leur caractère national en 2014 et sont devenues lignes régionales selon les préconisations du rapport DURON.

Nous réclamons la relance des trains de nuit (trains auto-couchettes) ainsi que des autres circulations ferroviaires dites Trains d'Équilibre du Territoire (TET/Trains Corail). Celles-ci doivent être définies dans le cadre d'une planification nationale, en complémentarité avec les TER.

• Retour des Trains d'Équilibre du Territoire et liaisons directes sur Bordeaux-Lyon, Le Mont Dore-Ussel-Montluçon-Paris avec des temps de trajet dignes de notre époque ;

EXEMPLES :

- **Montluçon-Paris en 1991 : 2h53 malgré une correspondance de 10 minutes à Vierzon ; aujourd'hui 3h20 à 3h50, «si tout va bien» !**
- **Desserte ferroviaire à créer entre Paris et Montluçon le matin : Paris 7h – Montluçon 10h30,**
- **Bordeaux-Lyon en 1998 : 7h25, aujourd'hui 10h30 avec 1h10 de correspondance à Montluçon.**
- **Montluçon-Lyon en 1998 : 3h10 via Gannat et St Germain-des-Fossés (desserte supprimée depuis 2012), aujourd'hui avec bus jusqu'à Vichy + TER = 4h10, avec TER + correspondance à Riom = 3h59**
- **Compléter la desserte Clermont-Montluçon dans le créneau 13h50 / 15h20**

Nous exigeons :

- l'arrêt des fermetures de gares, de guichets et des boutiques SNCF, et leur réouverture là où ils ont disparu,
- Réouverture des guichets à Commentry, Gannat, St Germain-des-Fossés et augmenter l'amplitude d'ouverture du Guichet de Montluçon à tous les trains,
- Constatant le maquis et l'incohérence des tarifications, il est nécessaire de revenir à une tarification de Service Public, accessible à tous et en tous lieux, cohérente et lisible sur l'ensemble du territoire,
- Tous les trains doivent être équipés en personnels (conduite, commercial et sécurité).

Nous préconisons un véritable développement de la multi-modalité et de la complémentarité des transports, sans concurrence, délétère pour les usagers et travailleurs des transports, dans le cadre d'une politique coordonnée.

Le transport par autocar doit servir principalement sur la courte distance, là où n'existe pas d'infrastructure ferroviaire, pour rabattre efficacement les populations vers les gares les plus proches, avec des horaires adaptés aux activités et aux correspondances.

Le transfert sur route de services ferroviaires est à proscrire, il engendre inconfort, insécurité, aléas pour les usagers, et augmente presque toujours considérablement les durées de trajets. Pour preuve, il est reconnu que lorsqu'il y a un transfert sur route d'une desserte ferroviaire, 30 à 50 % des usagers ne l'utilisent plus.

Nous réclamons l'élargissement du versement transport aux Régions (AOT) pour leur permettre de financer le développement des TER.

ACTIVITÉS FRET

De 16% en 2000, la part modale du fret ferroviaire est tombée à 9%.

Nous revendiquons le développement du transport ferroviaire de marchandises sous toutes ses formes : trains complets, wagon isolé, messagerie, auto-train, transport combiné (ferroulage, caisses mobiles...) etc...

Des gares de triages doivent être ré-ouvertes, ainsi que des embranchements permettant un accès ferroviaire direct aux entreprises industrielles et les réseaux « capillaires » permettant la collecte fine des marchandises sur tout le territoire.

La loi devrait déclarer le **fret ferroviaire d'intérêt public** pour le rendre éligible à des subventions publiques. Elle devrait s'attaquer à la concurrence déloyale entre le rail et la route en intégrant les coûts externes (pollution, accidents, usure des infrastructures, congestion) dans le coût du transport routier (coûts évalués à 650 milliards d'euros dans la dernière étude consacrée à ce sujet).

Les Régions doivent travailler avec les entreprises locales pour développer le fret ferroviaire en faisant pression sur l'État et SNCF Réseau pour qu'ils assument leurs responsabilités dans la gestion des infrastructures. Les Régions peuvent se saisir du FEDER comme d'un levier possible de financement, le report modal de la route vers le rail constituant un outil essentiel de la transition énergétique.

Pour mémoire, l'activité transport génère à elle seule 30% de la totalité des émissions de gaz à effet de serre ainsi réparties : route 95%, fluvial 0,9%, ferroviaire 0,3%, maritime 0,8% et aérien 2,8% (chiffres 2017).

Des mesures urgentes s'avèrent donc légitimement nécessaires en faveur du transport ferroviaire.

DÉMOCRATIE

Nous demandons une meilleure représentativité des usagers dans les instances de décisions, notamment pour la définition des dessertes en TER. **Cela passe par la relance des comités de lignes et de partenaires**, permettant aux usagers/citoyens de s'exprimer, de faire remonter leurs besoins et de participer concrètement à la définition de la consistance du Service Public Ferroviaire en territoire.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à notre démarche et espérons que vous soutiendrez nos propositions visant à répondre aux besoins du plus grand nombre.

**Le CODÉRAIL
JUN 2022**