



COMITÉ de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon  
Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau . 03100 MONTLUÇON  
<http://coderail.free.fr/>

Montluçon, le 30 mai 2017,

Madame, Monsieur,

Vous êtes candidat-es aux élections législatives de juin 2017. Dans ce cadre, le CODÉRAIL (Comité de DÉfense et développement du RAIL de la région de Montluçon) association créée en 1988 souhaite vous interpeller à propos du transport public ferroviaire national et régional.

Malgré le Grenelle de l'environnement, les conférences environnementales et la «COP 21», la situation des transports publics n'évolue pas et est pratiquement absente du débat électoral actuel alors qu'elle se trouve au cœur d'enjeux essentiels : climat, environnement, énergie, santé publique, aménagement du territoire, enjeux sociaux et économiques.

Considérant que le mode ferroviaire garde toute sa pertinence pour opérer le rééquilibrage entre les modes de transports au bénéfice des plus vertueux, mais qu'il est aussi un outil moderne incontournable pour engager le changement de notre mode de développement et de croissance que la situation exige, nous souhaitons connaître vos positions sur les différents thèmes abordés.

### **Régler l'endettement du système ferroviaire**

Le système ferroviaire affiche une dette de 53 milliards d'euros (dont 45 milliards pour SNCF-Réseau) dont les intérêts annuels de 1,7 milliards d'euros ont des conséquences désastreuses sur le fonctionnement de l'entreprise SNCF. Elle pourrait atteindre 60 milliards en 2020 si rien n'est fait. Il y a urgence à libérer le système ferroviaire de cette dette que plusieurs rapports considèrent être en grande partie une dette d'État.

### **Infrastructures et sécurité**

Le réseau ferré national est encore sûr mais vieillissant (30 ans d'âge en moyenne contre 17 en Allemagne). 5 000 km de lignes sont affectés par des ralentissements à cause de décennies de sous investissements reconnus de tous!

Les lignes ferroviaires de notre bassin aux performances des années 70/80, sont classées 7 à 9 selon le classement de l' UIC (Union Internationale des Chemins de fer) et pour lesquelles aucun investissement de modernisation n'est prévu. Les travaux actuels engagés entre Montluçon et Gannat et entre Montluçon et Vierzon n'ont d'autre but que d'éviter la pose de ralentissements à 60, voire 40 km/h et ne constituent en rien une quelconque modernisation. On annonce pourtant de nouveaux matériels aptes à la vitesse de 160 km/h !

.../

/...

Corrélativement au désendettement du système, nous proposons des sources de financements pour les infrastructures :

- mise en place de l'écotaxe,
- nationalisation des concessions d'autoroutes,
- création d'un pôle public financier, en lieu et place des PPP (partenariat-public-privé)

### **Activité VOYAGEURS**

L'État se désengage du financement des lignes TET (Trains d'Équilibre du Territoire) et propose aux Régions, si elles le souhaitent, de les incorporer au pool TER déjà transféré. Ainsi, Montluçon-Paris sera sous l'autorité de la région Centre-Val de Loire et Bordeaux-Limoges sous celle de Nouvelle-Aquitaine. La région Auvergne-Rhône-Alpes refusant à ce jour tout transfert des trains d'équilibre du territoire, la relation Bordeaux-Lyon de bout en bout est interrompue au détriment du maillage territorial. Comme lors du transfert des TER, les Régions ont toute latitude de de maintenir ou supprimer les relations en fonction de leurs capacités financières.

Nous exigeons le maintien sous l'autorité de l'État des lignes à caractère national et des TET.

- Bordeaux/Lyon : retour des trois aller/retour dont un de nuit.
- Ussel-Montluçon-Paris : maintien des relations directes, amélioration des temps de parcours, adaptation des horaires.

S'agissant des TER :

- Montluçon-Guéret-Limoges, Montluçon-Clermont et Montluçon- Bourges-Vierzon : amélioration des temps de parcours et adaptation des horaires.
- Montluçon- Lyon : création de dessertes ferroviaires adaptées.

Nous souhaitons :

- la mise en œuvre d'une tarification de Service Public, pour tous et en tous lieux,
- l'arrêt des fermetures de gares, de guichets et des boutiques SNCF,
- l'arrêt des suppressions massives d'emplois de cheminots qui dégradent au quotidien la qualité de service.
- le développement de la multi-modalité.
- l'élargissement du versement transport aux Régions afin de financer le développement des TER.
- l'arrêt de la concurrence intermodale organisée par la SNCF au sein même de son propre groupe par sa filiale « Oui-Bus », déficitaire, qui concurrence en les affaiblissant les TER, les TET et les TGV !

Nous nous opposons par ailleurs au projet d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire constatant la dégradation du service qui en a découlé notamment dans le fret ferroviaire et autres domaines d'activité où elle est effective.

### **Activité FRET**

Le transport routier de marchandises représente 85% de parts de marché, alors que le fret ferroviaire est tombé sous la barre des 10%. Un report du trafic routier vers le rail s'impose !

.../

/...

Pour ce faire :

- Régler la concurrence «déloyale» entre le rail et la route en intégrant les coûts externes (pollution, accidentologie, usure des infrastructures...) dans le coût du transport par la route.
- Réhabiliter le réseau «capillaire» (réseau secondaire qui permet de collecter les marchandises).
- Relancer l'activité dite du « wagon isolé » (messagerie) en l'inscrivant dans la loi comme étant d'intérêt public pour le rendre éligible à des subventions publiques.
- Procéder à la réouverture des gares de triage.
- Développer le ferroutage.
- Remettre en service les ITE, embranchements reliant les entreprises industrielles au réseau ferroviaire.

#### **Sur notre bassin :**

Un potentiel annuel à transporter de plus de 1 million de tonnes a été recensé dans des entreprises déjà reliées au réseau ferré (produits de carrière à ARCHIGNAT, minerai à LAVAUFANCHE, bois et produits chimiques à COMMENTRY et le trafic de ROCKWOOL à St ELOY les Mines.

#### **DÉMOCRATIE**

Le transfert des TER aux régions avait conduit à la création des Comités de Lignes, instances destinées à recueillir les doléances des usagers. En Auvergne-Rhône-Alpes, ils n'existent plus, la convention SNCF/Région n'ayant pas été renouvelée en 2015. Aussi nous demandons :

- La relance des comités de lignes et de partenaires permettant aux usagers/citoyens de contribuer à la définition de la consistance du Service Public ferroviaire.
- Une meilleure représentativité des usagers dans les instances de décisions.

Nous souhaitons connaître les mesures et engagements que vous pourriez défendre dans le cadre de votre mandat.

En vous remerciant de l'intérêt que vous portez à notre démarche, nous vous adressons Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Le CODÉRAIL

Contact presse : Daniel Coffin = 06.87.43.32.88