

LETTRE OUVERTE aux candidats aux municipales

Le **CODÉRAIL** estime que le développement économique d'un territoire ainsi que la mobilité des ses habitants ne peut se réaliser sans transport ferroviaire.

Depuis des années nous assistons à une constante et consternante dégradation de la desserte ferroviaire du bassin de Montluçon malgré sa position géographique de premier plan à l'intersection de 2 lignes nationales : Paris-Montluçon-Ussel et Bordeaux-Limoges-Montluçon-Lyon !

Montluçon-Paris :

- De **3 heures** il y a 25 ans, il faut aujourd'hui **3h20**, voire **3h50** pour ce trajet.
- L'électrification seule du tronçon Montluçon-Vierzon ne sert à rien sans la modernisation de la ligne : double voie, signaux lumineux d'espacement.
- Quel que soit le mode de traction utilisé, électrique ou thermique, le crochet par Bourges augmente le temps de trajet Montluçon-Paris de 15 à 20 minutes !
- Dans l'attente d'une modernisation pour le moins incertaine et assurément lointaine, nous reprenons notre proposition adressée au ministre lui-même en mai dernier, (dont nous attendons toujours la réponse), à savoir l'essai de **matériel bi-mode** (diesel + électrique) actuellement en service, pour démontrer que Montluçon-Paris peut s'effectuer en **2h45** maximum !
- -De nouveaux trains automoteurs aux mêmes caractéristiques sont attendus pour 2015 mais d'abord affectés à Bordeaux-Nice, Paris-Toulouse, Caen-Cherbourg et Clermont-Paris !
Montluçon ? Peut-être, mais beaucoup plus tard !

Bordeaux-Lyon :

La desserte de bout en bout a été supprimée toute l'année 2013, et le sera toute l'année 2014 pour permettre quelques km de travaux qui ne dureront pourtant que quelques semaines !

D'après RFF, la pérennité de la ligne, comme celle de 6 autres desservant l'Auvergne, n'est pas assurée au-delà de 2020 !

L'urgence se situe donc aussi sur cette relation reliant l'Europe de l'Est à la façade atlantique !

Le fret :

Une ligne ferroviaire prend toute sa dimension économique et sociale dans sa capacité à transporter des **voyageurs ET du fret**.

Le fret ferroviaire s'effondre pour ne représenter aujourd'hui que **8%** de part modale contre **16%** en 2000.

A quoi auront donc servi le Grenelle de l'Environnement, les Schémas Régionaux Climat-Air-Énergie, la Transition Énergétique, la Conférence Environnementale et les déclarations incantatoires sur la mise en place de l'écotaxe ?

Le **CODÉRAIL** revendique le juste rééquilibrage entre les modes ferroviaire et routier dont l'urgence ne devrait échapper à personne.

Sur le seul bassin de Montluçon nous avons recensé plus de **1 500 000 tonnes par an** de potentiel fret à transporter en additionnant :

- le trafic de **300 000 tonnes** de kaolin de Lavaufanche pour l'Italie, aujourd'hui abandonné par *Fret SNCF*,
- le trafic de **800 000 à 1 million de tonnes** du projet de réouverture de la carrière d'Archignat,
- le trafic de **160 000 tonnes** de bois du projet Biomasse à Commentry,
- le trafic existant de **produits chimiques dangereux** chez ADISSEO, toujours à Commentry.

Ces trafics se situent tous à proximité de la voie ferrée, certains déjà reliés.

Des agents présents dans les gares

La délivrance des billets nécessite une présence humaine dans les gares, tous les voyageurs ne peuvent acheter leur billet par Internet et beaucoup ne savent pas se servir d'une borne à billets. La machine ne délivre aucun renseignement et l'on y obtient souvent que des billets régionaux.

Intermodalité

Ceci signifie qu'il faut des **correspondances** entre les différents moyens de transport, des lignes de bus ou de tramway passant par les gares (contre-exemple de Montluçon) avec des horaires coordonnés permettant des attentes minimum.

Face à cette situation alarmante, le CODÉRAIL souhaite interpeller les différentes listes en présence à l'occasion des élections municipales pour connaître leurs projets d'actions en faveur du rail tout en restant à leur disposition pour de plus amples renseignements et leur livrer, s'ils le souhaitent, son expertise.

Contacts :

Christian Penain (président) : 04 70 29 94 58

Daniel Coffin (secrétaire) : 06 87 43 32 88

On peut voir sur la carte schématique ci-dessous les lignes du Massif Central menacées avec les conséquences pour les liaisons nationales les empruntant encore provisoirement aujourd'hui :

- **Guéret-Montluçon ⇒ Fin du Bordeaux-Limoges-Lyon**
- **Montluçon-Ussel ⇒ fin du Paris-Ussel**
- **Ussel-Laqueuille ⇒ fin du Bordeaux-Brive-Lyon**
- **Marvejols-Millau ⇒ fin du Clermont-Béziers**
- **Brioude-Langogne ⇒ fin du Cévenol**
- **Lamativie-Viescamp ⇒ fin du Aurillac-Brive-Paris**
- **Thiers-Boën ⇒ fin du Clermont-St Etienne**
- **Paray-Le-Monial-Lozanne, etc..etc...**

