

Réponses des candidats aux législatives 2017 par ordre chronologique.

Premier tour :

6 juin 2017 : Sylvain Bourdier. (France Insoumise)

Je tiens tout d'abord à vous féliciter pour votre activité menée au quotidien. Je vous remercie pour le détail de vos remarques et propositions concernant le ferroviaire dans notre pays et plus précisément sur notre bassin.

Comme vous, je suis très inquiet sur son devenir. Tous les choix faits depuis des décennies amènent à une réduction de ce mode transport de voyageurs et de marchandises, avec des conséquences sociales, environnementales, territoriales et économiques désastreuses.

Un jour, très prochainement, le fer reprendra une place incontournable au regard des enjeux à venir. Les pays qui auront fait le choix du tout routier seront en grande difficulté. L'Allemagne, les pays nordiques, la Grande-Bretagne, ont redynamisé cette activité, avec des moyens publics financiers très importants, même si les choix de privatisation et de concurrence sont une option que je ne partage pas. Alors que la Suède subventionne à 90% l'infrastructure, l'Allemagne à 50% et a épongé par deux fois la dette du système, la France ne subventionne qu'à 32% et poursuit l'endettement du système au travers de taux d'intérêts exorbitants supportés par la SNCF.

Si les citoyens de cette circonscription me font confiance, alors oui je proposerai un renforcement du pôle public du transport, avec les moyens financiers nécessaires en proposant la remise à plat complète de la réforme ferroviaire qui a totalement occultée les questions de la dette et des moyens. Je proposerai une réorientation de l'argent public. A titre d'exemple, le CICE versé aux entreprises sans contrepartie, c'est 50% de la dette ferroviaire.

Je partage totalement vos propositions concernant l'écotaxe et la nationalisation des autoroutes qui permettraient des recettes considérables chaque année. Idem concernant le pôle public financier en lieu et place des PPP. Il est inadmissible que depuis 1973, obligation soit faite aux collectivités et à L'État d'emprunter sur les marchés pour le plus grand bonheur des actionnaires et au détriment du bien commun.

Concernant l'activité voyageur, ma première proposition ira dans le sens d'une loi remettant en cause la loi Macron sur les transports par autocar qui prive la SNCF de 60 à 100 millions d'€ de recettes chaque année.

Je demanderai un débat à l'Assemblée clarifiant les rôles des Régions sur le transport de proximité et de l'État sur le transport national. Il n'est pas acceptable que celui-ci se retire de son rôle « d'aménageur du territoire ». Je proposerai que les préconisations du « Rapport Duron » soient purement et simplement abandonnées. Obligation sera faite aux différentes autorités organisatrices de transports (État-Régions) d'organiser des comités de concertations (Comités de lignes) répondant aux besoins des gens en terme de service, de proximité, de tarification... Il est nécessaire de revoir les moyens attribués aux Régions pour le fonctionnement du TER.

L'élargissement de l'assiette du versement transport peut être un début de réponse, mais est largement insuffisant. C'est la question de la dotation aux collectivités territoriales qui est posée. Aussi je formulerai, dès la prochaine loi de finance, la proposition d'une augmentation des dotations.

Je partage votre analyse sur le sujet FRET. Alors que depuis le port de Fos-sur-Mer, seulement 9% des marchandises sont transportées par le fer, au Havre 5%, ce sont 73% qui partent de celui de Hambourg en Allemagne. Tout est dit. En m'appuyant sur les coûts des infrastructures routières en France (14 Milliards d'Euros/an), sans oublier le coût des embouteillages et de la pollution, je proposerai un débat sur la question du FRET dans ce pays.

Enfin, pour conclure, je vous propose que dès mon élection nous ayons un échange très précis sur la situation de notre bassin. Comme vous, mon inquiétude est grande. Si nous ne réussissons pas à inverser la tendance, nous pourrions assister à la fin du ferroviaire à Montluçon. En effet, la fermeture de la transversale Lyon-Bordeaux, le transfert aux Régions du Montluçon-Bourges, ce sont les liaisons régionales vers le centre et le Limousin qui seront aussi fragilisées. D'où l'importance d'avoir une vision multi activité FRET-Voyageurs pour la pérennité de l'offre, pour le bien commun et pour l'aménagement de notre territoire Montluçonnais.

Restant à votre disposition, veuillez agréer mes sincères salutations.

Sylvain BOURDIER

6 juin 2017 : Philippe Buvat (EELV)

Préalablement à la réponse que vous trouverez dans ce courrier, je tenais d'abord à vous remercier pour votre sollicitation et surtout pour la qualité de votre travail, de vos propositions en faveur du rail, mais plus largement pour la transition écologique.

Je partage la très grande majorité des analyses que vous faites et votre volonté de développer le rail. En tant que candidat de la Gauche Sociale et Écologiste, je place le train parmi les outils prioritaires pour une transition écologique indispensable. Malheureusement, je constate, malgré les lois aux objectifs ambitieux, le Grenelle de l'Environnement et l'accord de Paris, un recul sur le maillage et la performance de notre réseau. Vous en dressez très bien le bilan.

Je ne vais pas répondre à chaque point que vous soulevez et je préfère vous indiquer ma façon d'envisager le train demain et mon action en sa faveur. Je fais porter l'essentiel de mon courrier sur ce qu'il me semble possible de faire en tant que député, c'est-à-dire celui qui fait et vote la loi.

- **Un service public européen.**

Tout d'abord, je pense que la transition écologique doit se penser dans le cadre étatique et dans le cadre européen avec des outils publics. Par conséquent, dans le cadre d'une réforme des politiques européennes et de ses traités, je souhaite que les transports deviennent une vraie priorité politique européenne avec un ministère européen des transports et une politique ferroviaire forte, à l'échelle régionale comme nationale ou européenne.

- **Un fond et un programme européen pour le rail et la fin du tout TGV.**

Cela passe par – effectivement – une politique d'investissement dans les lignes de proximité et d'intérêt national. Pour cela, il faut arrêter le tout TGV et viser d'autres priorités. Un programme et un fonds européen devra être mis en place pour financer la remise en état ou même la reconstruction de certaines lignes : ce fond ira en priorité aux collectivités locales qui contractualiseront leurs engagements sur la politique ferroviaire dans le cadre de schéma élaboré à l'échelle européenne.

La dette du système ferroviaire sera également prise en charge par ce fonds et mutualisée à l'échelle européenne.

- La mise en œuvre d'une écotaxe.

Pour réussir les objectifs de l'accord de Paris, pour internaliser les coûts cachés de la route, pour financer les infrastructures de transports publics, il est indispensable de taxer le carbone et donc de mettre en œuvre l'écotaxe sur le trafic poids lourds. L'argent sera fléché dans les caisses de l'État pour abonder les projets de développement ferroviaire en cofinancement européen, conformément avec le point 2, ci-dessus.

Cette écotaxe devra monter en puissance et en valeur sur une période de 10 ans. Ainsi, en parallèle du développement des infrastructures ferroviaires, elle deviendra fortement incitative pour transférer le fret routier vers le ferroviaire, que cela soit localement ou nationalement.

Pour finir, je pense que la politique des transports passe effectivement par le dialogue et l'écoute des usagers et des professionnels.

C'est pourquoi en tant que député, je demanderai à siéger à la commission transport de l'Assemblée Nationale et j'organiserai une fois par trimestre une concertation avec les associations locales œuvrant dans le transport, ainsi qu'avec les syndicats.

Restant bien évidemment à votre disposition, je vous prie de recevoir l'expression de mes meilleurs sentiments.

Philippe BUVAT

Suite à une erreur de transmission, les candidats Brien et Dugléry ont donné une réponse avant le premier tour, les voici en pages suivantes.

Veillez accepter nos excuses pour ce loupé.

M. Nicolas BRIEN
Député suppléant de la 2^e circonscription de l'Allier
Candidat à l'élection législative des 11 et 18 juin 2017

CODÉRAIL
Maison des cheminots
2, rue Chantoiseau 03100 MONTLUÇON

A Montluçon, le 7 juin 2017

Mesdames, messieurs,

J'ai bien reçu votre adresse aux candidats à l'élection législative dans la 2^{ème} circonscription de l'Allier et c'est avec une attention particulière que j'ai pris connaissance de vos propositions. Membre du CODÉRAIL, vous savez l'estime que je porte à l'expertise de l'association.

Plus jeune député-suppléant de France au cours de la dernière mandature, je n'ai eu de cesse de parcourir la circonscription à la rencontre des habitants, professionnels et acteurs du territoire qui m'ont souvent fait part de leur sensibilité sur ces sujets.

A ce titre, et plus qu'aucun autre élu, je me suis battu sans relâche pour que la situation du rail s'améliore sur notre bassin de vie. En cinq ans, voici les résultats :

- Pour la première fois depuis 40 ans, le matériel roulant de la liaison Intercités Montluçon – Paris sera remplacé pour 2019 par la dernière génération de locomotives Coradia Liner d'Alstom.
- Grâce à l'investissement de la Région Nouvelle Aquitaine, la liaison Bordeaux – Montluçon sera rouverte au dernier trimestre 2018.
- La gare de Vallon en Sully a été sauvegardée

Soyez assurés que je poursuivrai la bataille du rail partout où il le faudra, tant elle conditionne l'avenir de notre bassin de vie et de ses habitants. Pour les cinq prochaines années, je prends les engagements suivants :

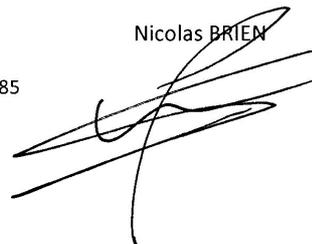
- La réouverture du Bordeaux-Lyon pour le dernier trimestre 2018, avec la nécessité pour la Région Auvergne Rhone Alpes de sortir de son inaction et de contribuer
- Le maintien des gares de proximité et le développement du fret ferroviaire

Je fais mienne vos propositions et me tiens à votre disposition si vous souhaitez échanger.

Dans l'attente, je vous prie d'agréer, mesdames et messieurs les membres du Conseil d'Administration, l'expression de ma sincère considération.

Contact pour rdv : contact.brien17@gmail.com / 06 41 56 94 85
www.brien2017.net

Nicolas BRIEN



Montluçon, le 6 juin 2017



**Comité de défense et développement
du RAIL de la région de Montluçon
M. Daniel COFFIN- Maison des cheminots**
2, rue Chantoiseau
03100 Montluçon

Monsieur,

Dans un courrier daté du 30 mai 2017, vous interpellez l'ensemble des candidats aux élections législatives sur la situation préoccupante de notre réseau ferroviaire local, tant sur l'activité du fret, que sur l'activité voyageurs.

Comme vous le soulignez, les bassins de vie et d'emploi du Centre, de l'Auvergne et du Limousin souffrent d'un enclavement ferroviaire de plus-en-plus préoccupant.

Sachez que, en tant que Maire et Président de Montluçon Communauté, ainsi que conseiller régional de la majorité de la grande région Auvergne-Rhône-Alpes, je me suis toujours profondément investi sur la question du ferroviaire local.

Le développement économique d'un bassin d'emploi passe nécessairement par une bonne desserte routière et ferroviaire. Avec le changement climatique, le feroutage apparaît comme une alternative moins polluante au tout routier, tant pour les personnes que pour le transport de marchandises.

En tant qu'élu de terrain, je ne peux tolérer que la ligne Montluçon-Vierzon-Paris impose aux voyageurs des trajets de plus de quatre heures.

Je ne peux accepter que la ligne Bordeaux-Limoges-Montluçon-Lyon soit suspendue depuis trois ans et qu'on repousse, sine die, sa réouverture.

Nous sommes ainsi dans une situation absurde. Notre ville, la seconde d'Auvergne, est privée de chemin de fer pour rejoindre sa nouvelle capitale régionale Lyon, et son lien avec Paris est de plus en plus tenu.

En outre, comme vous le soulignez dans votre lettre, l'état des lignes existantes est préoccupant. Alors qu'elles sont vétustes, alors que les trains vieillissants ne peuvent circuler qu'à des allures absurdemment modérées pour éviter un drame, aucun investissement, aucune réhabilitation, n'est prévue.

Cette situation est liée, en grande partie, à la défaillance de l'État.

.../...

Par les lois de décentralisation, l'État central a confié aux régions la gestion des TER, ce qui semblait être une bonne idée.

Malheureusement, financièrement, l'État n'a pas alloué les dotations de fonctionnement suffisantes aux Régions, pour garantir la pérennité et la qualité de l'entretien des lignes de chemin de fer existantes.

En outre, la SNCF a cyniquement choisi de privilégier des lignes « rentables » en se délestant des lignes, certes moins rentables, mais qui n'en demeurent pas moins d'intérêt public.

Ainsi, les dessertes entre Montluçon et Ussel et Montluçon-Clermont se raréfient, les trajets ont un délai de plus en plus conséquent.

Or, Clermont, est une ville universitaire, et elle est dotée d'un CHU.

On ne peut accepter que des personnes malades, ou des étudiants se trouvent ainsi en difficulté pour rejoindre la première ville d'Auvergne, par le train, qui n'est pourtant distante que de 90 kilomètres à vol d'oiseau... Il faut désormais compter plus de deux heures pour effectuer un parcours de moins de cent kilomètres !

Dans le cadre du tracé de nouvelles lignes à grande vitesse, je tente de mobiliser l'ensemble des élus du Limousin, du Centre et de l'Auvergne afin que Montluçon soit incluse dans le projet de construction de ligne à grande vitesse entre Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

La situation du fret n'est pas meilleure. Seulement 10 % du chiffre d'affaire est réalisé par le rail dans notre région.

J'ai interpellé, l'an dernier, Monsieur Patrick Mignola, Vice-Président délégué aux transports de la nouvelle région Auvergne-Rhône-Alpes à ce propos, j'ai rencontré le président de la SNCF, Monsieur Guillaume Pepy en lui explicitant nos difficultés locales.

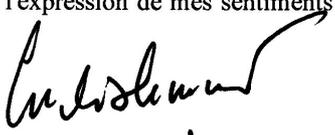
Élu Député de la circonscription, je continuerai le combat entrepris en tant que Maire.

Au Parlement, je mettrai tout en œuvre pour obtenir la réhabilitation des lignes Montluçon-Clermont, Montluçon-Ussel, Montluçon-Paris et Montluçon-Lyon.

J'œuvrerai pour que la LGV n'ignore pas Montluçon afin de désenclaver ce bassin d'emploi. Je m'engage à augmenter le nombre de dessertes locales, à adapter les horaires. Je mettrai un terme à la fermeture des gares. Je resterai à votre écoute.

Notre État doit certes faire des économies importantes, mais elles ne peuvent se faire au détriment de l'aménagement du territoire et du développement local. Le maintien et l'amélioration du réseau ferroviaire demeure pourtant un des meilleurs moyens pour contrer la désertification humaine et industrielle de nos territoires.

En restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.


Daniel DUGLERY

MAJORITÉ POUR FRANCE

UNION DE LA DROITE ET DU CENTRE

 DanielDuglery2017

 @duglery2017

 duglery2017

 duglery2017@gmail.com



Second tour :

Étant donné que la candidate de « LA RÉPUBLIQUE EN MARCHÉ » n'a daigné répondre au CODÉRAIL, voici ce qu'elle a déclaré à FRANCE 3 lors du 19/20 du 1^{er} juin :

Laurence Vanceunebrock-Mialon

J'ai consulté effectivement les horaires dans l'idée qu'éventuellement je serais élue députée, je m'inquiétais un petit peu de savoir comment je ferais justement pour me rendre sur Paris les lundis soirs ou éventuellement les mardis matins très tôt et effectivement force est de constater que l'offre qui est faite au public est complètement, enfin, minime, voilà, et pas du tout pratique ; donc il faut effectivement faire en sorte qu'il y ait plus d'offre en termes d'horaires, de trains, donc forcément et ça, ce n'est possible effectivement qu'en améliorant le réseau ferré.

Conclusion

Il y a peu d'espoir de voir notre desserte s'améliorer par des gains de temps et des liaisons pratiques vers les grandes villes de province (Limoges, Bordeaux et le sud-ouest, Lyon, les Alpes et le sud-est) et même vers Paris (puis l'est, le nord et l'ouest) dans les 5 ans à venir.

14 juin 2017