

# 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...**

