

LETTRÉ OUVERTE AUX CANDIDATES ET CANDIDATS A L'ELECTION PRESIDENTIELLE 2022

Le 27 février 2022,

Nous, soussigné-e-s, présidentes et présidents des collectifs suivants :

- *Association des élu-e-s pour la défense du Cévenol et de la ligne Paris Clermont Nîmes Marseille (René Causse)*
- *Collectif des Usagers des transports du Haut-Allier*
- *Collectif Oui au Train de Nuit Cévennes - Auvergne (Marc Gouttebroze)*
- *Comité de défense des services publics et des usagers dans les hautes Cévennes (Marie-Thérèse Bonnefoy)*
- *Association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes (Anne-Marie Skora)*
- *Association des Amis du viaduc de Garabit (Patricia Vergne Rochès)*
- *Comité pluraliste de réhabilitation, de défense et de promotion de la ligne SNCF Béziers – Millau – Clermont Ferrand- Paris (Jacky Tello)*
- *Association des Usagers des Transports d'Auvergne (FNAUT Auvergne) (Pierre Pommarel)*
- *Comité Pluraliste de Défense des Lignes Ferroviaires du Cantal (Guy Courchynoux)*
- *Association des Usagers des Transports de la Lozère - AUTL 48 (Eric Pociello)*

adressons une

Lettre ouverte commune aux candidates et candidats à l'élection présidentielle de 2022.

Madame la Candidate, Monsieur le Candidat.

Nos espaces ruraux, tout particulièrement dans le Massif Central, comme vous le savez, souffrent d'un isolement sur le plan des transports et mobilités en général.

Nos organisations, en collaboration avec les Autorités Organisatrices de Transports, l'État, la SNCF, les départements, les communautés de communes, les agglomérations, élaborent des stratégies visant à organiser au plus près de nos habitants les moyens de déplacement les plus performants tant sur le plan humain qu'écologique sans oublier bien évidemment l'offre de fret ferroviaire.

Ces derniers mois, des réunions décentralisées à l'initiative des Régions, de l'Etat et d'autres partenaires ont été organisées.

Notre collectif d'élus et d'usagers des lignes des Cévennes et de l'Aubrac souhaiterait savoir quels sont les moyens que vous envisageriez de mettre en place afin d'améliorer les conditions de vie et de travail de nos concitoyens et la meilleure pertinence d'actions pour lutter contre le changement climatique.

QUESTIONNAIRE SUR LES LIGNES DU MASSIF CENTRAL adressé aux candidat(e)s à l'élection présidentielle de 2022.

Les lignes ferroviaires des Cévennes et de l'Aubrac constituent des radiales qui irriguent le cœur du Massif central. Du fait de leurs caractéristiques, celles-ci doivent se distinguer des autres en bénéficiant d'un traitement particulier, c'est à dire d'un engagement plus fort de l'État.

A - LE CONSTAT :

L'attractivité et donc le développement des régions irriguées par les lignes ferroviaires des Cévennes (Ouest Haute-Loire, Est Lozère, Montagne ardéchoise, Gard) et de l'Aubrac (Puy-de-Dôme, Est Cantal, Ouest Lozère, Aveyron, Larzac, Grands Causses, Haut-Languedoc) dépendent essentiellement de leur désenclavement physique.

Ces deux lignes ne sont pas une légende ou de "petites lignes touristiques et bucoliques" mais bien des axes ferroviaires d'utilité quotidienne pour des usagers aussi pressés que des « Parisiens du métro » de rejoindre leurs écoles, leur travail, leurs administrations, leurs entreprises de production, de services ou de commerces .

La difficulté mais aussi l'atout des lignes des Cévennes et de l'Aubrac sont leurs multi-activités : voyageurs du quotidien (scolaires et salariés), vacanciers (nombreux), fret (en difficulté), longue distance et cabotage.

Or, le rôle, longtemps majeur, du transport ferroviaire --- tant voyageurs que fret --- sur la ligne radiale Paris - Clermont-Ferrand - Nîmes – Marseille et la ligne radiale Clermont-Ferrand – Neussargues – Millau – Millau – Béziers, ainsi que sur la ligne transversale qui les relie par la Lozère n'a cessé de diminuer ces dernières années. Et ce alors même qu'il s'agit du mode de transport le mieux adapté à ces régions du fait des caractéristiques du relief mais aussi du climat, comme le souligne particulièrement le rapport Duron pour la ligne des Cévennes : *Ici, le train est (ou peut être) le mode de transport à la fois le plus rapide, le plus économe et le plus écologique ! Et, ici, il n'y a pas d'alternative routière !*

Des trajets beaucoup plus courts du fait des tunnels, mais aussi des enjeux environnementaux bien mieux pris en compte. Ces derniers sont incessamment évoqués aujourd'hui... mais si peu pris en considération quand il s'agit du train : pourtant, un train de bois ou de bobines d'acier c'est une quarantaine de poids lourds en moins sur les routes ! L'État ne peut pas promouvoir la transition écologique et les mobilités douces et, dans le même temps, abandonner de telles lignes de vie au cœur du Massif Central ! Sans oublier les attentes sociales en matière de mobilités : ici, le train, s'il était bien exploité, comme dans certains pays (la Suisse par exemple) pourrait être la meilleure solution.

Au lieu de cela, il y a eu jusqu'ici un désengagement incessant de l'Etat et de la SNCF vis-à-vis de ces lignes ferroviaires :

Désengagement de l'Etat : pourtant propriétaire mais qui a manqué à ses devoirs : le démembrement de la radiale Paris – Marseille et de la radiale Paris - Béziers, ramenées respectivement à un Clermont-Ferrand - Marseille, puis à un Clermont-Ferrand – Nîmes et à un Clermont-Ferrand - Béziers, les ont réduites à une dimension interrégionale (Occitanie - AuRA), dites " ligne des Cévennes " et " ligne de l'Aubrac ". Alors que le rapport Spinetta préconisait leur transfert aux Régions, ces dernières ne pouvaient manifestement pas assumer, seules, une telle charge. Mais, aujourd'hui, suite au rapport Philizot, s'ouvrent de nouvelles perspectives, sur la base d'une contractualisation entre l'État et les Régions concernées .

Désengagement de la SNCF : depuis des années, les relevés réguliers en attestent, les conditions d'exploitation des lignes des Cévennes et de l'Aubrac sont souvent très dégradées, parfois déplorables, avec d'innombrables incidents et problèmes de " production " aggravés par des limitations de vitesses durables à 40 km/h sur certains tronçons d'où des annulations et/ou des retards induisant des problèmes de correspondances accompagnés d'un déficit notoire d'information et de promotion... ce qui explique en grande partie l'effondrement de leur niveau de fréquentation.

B - NOS PROPOSITIONS, VOS POSITIONS

C'est pourquoi, mandatés par l'ensemble des élus représentants les collectivités adhérentes et par l'ensemble des usagers adhérents, l'Association de Défense du Cévenol et de la ligne des Cévennes, ainsi que les groupes de défense d'usagers de la ligne du Cévenol les comités pluralistes et l'association AMIGA pour la ligne de l'Aubrac, les comités pluralistes vous sollicitent, en tant que candidat(e) à l'élection à la Présidence de la République, pour connaître précisément vos positions sur leurs demandes concernant les régions desservies par ces lignes ferroviaires du Massif Central, positions qu' ils s'engagent à publier avant le scrutin prochain :

- Que l'État y applique le principe de l'égalité de traitement des citoyens en matière de mobilités (loi LOM) et d'équité territoriale .
- Que l'État aille au bout de la logique, enfin admise, de reconnaissance de ces lignes qui font partie intégrante du " réseau structurant " (statut Train d'Équilibre du Territoire de la ligne de l'Aubrac) et qui sont essentielles au lien social et territorial " .
- Que l'État prenne en considération la spécificité de ces régions et les fasse bénéficier d'un traitement adapté.
- Que l'État y assume son rôle en matière d'aménagement du territoire en honorant ses engagements et en prenant régulièrement sa part au financement des travaux de maintenance mais aussi de régénération des infrastructures, nécessaires sur ces lignes, avec les Régions Occitanie et Auvergne Rhône Alpes dans le cadre du CPER 2021 / 2027 sans nouveau retard (le volet Mobilités est renvoyé à 2023 !!!).
- Que soient améliorés les services aux voyageurs :
 - > (Ré)ouverture des guichets, aménagement de blocs sanitaires-toilettes dans chaque point desservi ,
 - > Permanences dans les gares (quels jours, quelles plages horaires ?)
 - > Pôles multimodaux (quelle couverture pour les territoires?)

> Information en temps réel, y compris sur Internet et promotion comme pour toutes les lignes de France !

> Accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite,

> Mise à niveau des gares et haltes,

> Vente de billets non limités à deux correspondances,

> Meilleurs cadencements.

- Que soit entreprise l'ouverture de nouvelles gares ou points d'arrêts lorsque la situation socio-économique le nécessite,

- Que l'accompagnement tarifaire des Régions dans les offres promotionnelles abonnements, tarifications préférentielles pour événementiels etc. soient repris sur les sites de vente nationaux,

- Que l'Etat s'engage, dans le cadre du renouveau du train de nuit à l'échelle européenne, à desservir l'ensemble du Massif Central --- qui ne doit plus être laissé à l'écart comme par le passé — grâce à un TDN direct Paris – Méditerranée via Clermont-Ferrand, puis tri-branché vers Nîmes, Béziers et Aurillac (ou bi-branché si Aurillac est desservi par Brive) .

Nos extrémités de lignes ferroviaires sont adossées à des agglomérations, il serait intéressant que, dans un rayon raisonnable autour de celles-ci (peut-être 30 à 40km), l'idée d'un cadencement encore plus important soit réellement mise à l'étude (au regard aussi des résultats de fréquentation obtenus par les régions et notamment par la Région Occitanie avec sa politique tarifaire et ses actions fortes envers les moins de 26 ans). Des travaux massifs sont indispensables pour permettre le cadencement (en effet le cadencement c'est la solution pour développer la ligne)

- Que soient exploitées les potentialités en matière de fret, notamment sur la ligne des Cévennes pour le transport des matières pondéreuses, telles que le bois, et les matières dangereuses ou inflammables, en particulier les carburants et les combustibles. Le Massif central possède des ressources forestières en nombre et dans le sud, à Tarascon, se trouve le papetier Fibre Excellence. Sur la ligne de l'Aubrac, la réouverture au trafic marchandises de l'intégralité de la ligne permettrait notamment à l'entreprise Arcelor Mittal, à ST Chély d'Apcher et à Fos sur Mer d'utiliser le train pour exporter ses produits finis. C'est vital pour la réindustrialisation de notre pays et pour la pérennisation des emplois correspondants. De plus le feroutage possible sur la ligne de l'Aubrac permettrait de transférer 350 000 camions par an en transit entre Espagne et Europe du Nord vers le ferroviaire. Une idée moderne à concrétiser.

Favoriser ce mode de transport par rail permettrait de diminuer l'incidence sur le réchauffement climatique. Un grand service public ferroviaire unifié dans le Massif central s'impose pour redonner vie au rail, aux territoires et à la transition écologique, y compris grâce au retour du « wagon isolé » . Sur le plan de la sécurité, les transports de matières dangereuses pourraient être basculés sur le rail afin d'éviter le passage par des routes particulièrement inadaptées et sinueuses et donc très accidentogènes .

Les transports saisonniers qui sont à l'étude déjà pour certains comme la paille, le foin etc... On pourrait ajouter à la liste des combustibles dangereux, l'évacuation des déchets qui longtemps a émergé dans les réflexions.

Depuis trop longtemps, les circulations sont interrompues plusieurs mois chaque année pour des travaux dits d'urgence. Malheureusement leur durée n'est pas en rapport avec les améliorations réalisées.

Ces travaux pénalisent les usagers et compromettent leur fidélisation. La coordination entre Auvergne et Occitanie a seulement permis d'éviter de doubler la peine avec des coupures alternées.

Au moment même où les dirigeants européens du ferroviaire réclament un important soutien public en vue du déploiement d'un système ferroviaire moderne, vecteur de décarbonations, quels sont vos engagements en la matière, au travers de la participation financière de l'État dans les CPER ?

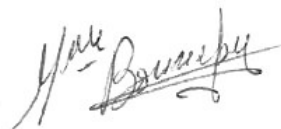
Comptant sur vos propositions pour un devenir meilleur du service ferroviaire trans Massif Central,

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Anne-Marie Skora



Marie-Thérèse Bonnefoy



Marc Gouttebroze



René Causse



Patricia Vergne Rochès



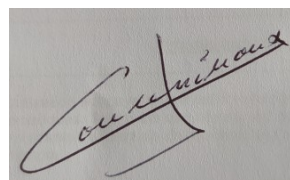
Jacky Tello



Pierre Pommarel



Guy Courchynoux



Eric Pociello

