



*COMITÉ de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon et du Val de Cher
Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau . 03100 MONTLUÇON
CODÉRAIL Val de Cher, 12 rue du vert galant 18400 Saint Florent sur Cher
Association loi de 1901 immatriculée W031001118 enregistrée à la sous préfecture de Montluçon
SIRET : 847 588 068 000 19
<http://coderail.free.fr/>*

POINT PRESSE du 06-05-2024

MONTLUÇON : UNE ÉTOILE FERROVIAIRE DÉVASTÉE

En plein centre de la France, au croisement d'une radiale amputée, d'une transversale défunte et d'affluents disparus, l'étoile ferroviaire de MONTLUÇON, qui comportait neuf branches au milieu du siècle dernier, n'est plus attrayante.

Jadis carrefour de relations nationales directes PARIS-VIERZON-BOURGES-MONTLUÇON-USSEL-LA BOURBOULE-LE MONT DORE avec BORDEAUX-LIMOGES-MONTLUÇON-LYON-GENÈVE, aujourd'hui Montluçon est le terminus de plusieurs dessertes TER sans correspondances les unes avec les autres.

MONTLUÇON-BOURGES-VIERZON-PARIS

Nous sommes à 5 mois de la réouverture de la ligne Montluçon-Bourges-Vierzon pour travaux de régénération (pas de modernisation). De nombreuses malfaçons ont été relevées qui vont demander d'autres travaux de mise en conformité. La vitesse initiale de la ligne à 120 km/h ne sera pas possible mais limitée à 100 kmh. Le dossier de SNCF Réseau indique que les performances de la ligne après travaux ne seront pas supérieures à celles qu'elle offrait en 2020.

En conséquence, les temps de trajet ne vont guère connaître d'amélioration (peut-être 6 ou 7 mn). Nous sommes toujours à 3h20/3h50 de Paris, il nous faut changer à Bourges, escale qui augmente mécaniquement le trajet de 20mn. (Il y a 30ans le trajet Montluçon-Paris s'effectuait en 2h53 malgré une correspondance de 10 mn à Vierzon). N'oublions pas que Montluçon-Vierzon est un affluent de Paris-Toulouse et de Lyon-Nantes.

Pour que notre territoire retrouve son attractivité, nous considérons impératif :

- Le retour des trains directs Paris-Montluçon du matin et du soir,
- La création d'une desserte Paris-Montluçon permettant une arrivée à Montluçon avant 10h,

La création d'une desserte de mi-journée permettant une arrivée à Paris en début d'après-midi.

Nous déplorons cependant que le matériel Régiolis pour lequel les cheminots de Montluçon ont été formés n'assurera plus la desserte vers Vierzon et sera remplacé par du matériel X72500 plus âgé et d'un confort moindre.

En matière de fret un gros potentiel à transporter existe notamment:

- À St Amand-Orval avec l'entreprise INVEHO,
 - À Lunery avec l'entreprise ROSIERES installée près des installations ferroviaires ,
 - À St Florent où est prévue l'implantation d'une plate-forme logistique,
 - À La Chapelle St Ursin avec NEXTER si l'on relie la plate-forme logistique au rail.
- C'est aussi un itinéraire alternatif, utilisé pour l'acheminement de trains complets en provenance de la société Imérys à Lavaufranche à destination de l' ITALIE.
- Mais peut-être aussi les produits sortis de l'usine de conversion de Montluçon-St Victor quand Ymérés nous aura informés du conditionnement des produits et du mode de transport retenu au départ de l'usine.

BORDEAUX-MONTLUÇON-GANNAT-(CLERMONT)-LYON

Nos demandes :

- Le retour d'un Aller et Retour Bordeaux-Lyon le matin et le soir,
- La création de TROIS Aller et Retour directs TER Montluçon-Lyon (matin, mi-journée et soir) par Gannat et St-Germain des Fossés.

Il est intolérable que Montluçon n'ait toujours pas de dessertes directes pour Lyon. Nous faisons partie de ce cercle très fermé de sous-préfecture sans desserte ferroviaire ni avec la préfecture du département (Moulins), ni avec la préfecture de Région (Lyon). S'agissant de dessertes purement régionales, leurs mises en place relève uniquement de l'autorité organisatrice qui est la Région.

Ces dessertes pourraient être jumelées jusqu'à Gannat avec les dessertes vers Clermont mais aussi avec les dessertes Bordeaux-Lyon dont nous souhaitons le retour.

Les perspectives de mise en place des dessertes fret liées à l'exploitation de la carrière de ECHASSIERES inquiètent plus qu'elles ne rassurent. SNCF reconnaît que la ligne entre Gannat et Montluçon ne peut supporter le trafic annoncé et l'actuel. Il ne s'agit pas de mettre en concurrence et le trafic lithium et les dessertes que nous jugeons nécessaires à l'attractivité du bassin mais il faut qu'elles puissent cohabiter. Pour cela, c'est un véritable plan de modernisation du réseau ferroviaire qu'il y a lieu de mettre en œuvre. D'autant que Ymérés a répété qu'aucun plan B n'est prévu.

La réalisation de travaux serait subordonnée au montant du volet ferroviaire du CPER 2024/2028. La somme de 20 M€/an est annoncée alors que les besoins sont estimés à plus du double.

Rappel important: Il n'y a pas de grandes et petites lignes. Elles ne se différencient que par le nombre de circulations qui les utilisent. Elles ont toutes le même statut. Le réseau ferroviaire est un bien commun, il appartient à la Nation et confère à l' Etat le devoir de l'entretenir et de le moderniser.

En attendant, un ralentissement à 60 kmh sera posé le mois prochain entre Commentry et Lapeyrouse et d'autres à 70 et 80 km/h sont à l'étude. On peut penser le temps de trajet de Montluçon-Clermont allongé jusqu'à 2 H.

Il est annoncée une somme de 5 M€ consacrée à une étude de mise en conformité de la ligne suite au projet Ymérés.

Notre crainte est de constater que l'état du réseau actuel soit un frein à toute tentative

de réindustrialisation du territoire à cause de l'abandon de l'infrastructure, de la dépose de certaines installations, de la fermeture de gares essentielles à la fluidité des circulations et que, comme dans beaucoup de cas, il soit fait le choix du transport par la route.

BESOIN DE DÉBATTRE

En 15 ans le bassin de Montluçon a été mis à l'écart des grands itinéraires ferroviaires

- 2008 a vu la fermeture de MONTLUÇON-USSEL pour vétusté de la voie,
- 2014 la suppression de la relation directe BORDEAUX-LYON pour peu de rentabilité
- 2018 la suppression de la relation directe MONTLUÇON-PARIS suite au transfert des dessertes TET à la Région Centre Val de Loire.
- L'entente espérée entre les Régions AURA/NA et CVL s'est avérée un leurre.

Nous pensons que l'heure est à la réflexion au delà des clivages politiques. Nous avons rencontré l'an dernier le Pt de Montluçon communauté, écrit à tous les conseillers communautaires et collectivités concernées par le sujet ferroviaire en proposant un débat avec les centres de décision : l'Etat, SNCF Réseau et Voyageurs, les 3 régions AURA,NA et CVL. Tous n'ont pas répondu mais ceux qui l'ont fait soutiennent notre proposition. Avec MonCo l'organisation de ce débat a été acceptée et peut-être lancée à l'heure où nous parlons. Nous trouvons cependant que ça traîne un peu trop ! Il est vrai que depuis le projet lithium accupe tous les esprits et peut faire oublier les besoins de mobilité du bassin de Montluçon pourtant urgents.

L'épisode RAILCOOP que nous savions voué à l'échec démontre en tous cas que les élus du bassin pour avoir participé à son financement, n'ont pas renoncé à retrouver les dessertes Bordeaux-Lyon. Les protestations lors de la suppression du Bordeaux-Lyon ont manifestement manqué de virulence.

Notre proposition: AURA, NA, doivent demander le reclassement en train d'équilibre du territoire de la relation Bordeaux-Lyon, en l'appuyant de l'ensemble des collectivités desservies entre Bordeaux et Lyon.

De ce fait, les travaux de régénération voire de modernisation incomberaient à SNCF Réseau et les Régions ne seraient plus sollicitées d'autant qu'elle n'en n'ont pas reçu la compétence.

Nous souhaitons vivement que ce débat puisse s'organiser très prochainement.

L'ensemble de ces revendications et propositions seront portées à la connaissance de Me le préfet que nous rencontrons le 17 mai.