

Mesdames, Messieurs,

La situation du réseau ferroviaire dans notre région est aujourd'hui particulièrement préoccupante.

Notre territoire, qui comprend les quatre départements auvergnats et la Nièvre, possède un réseau vieillissant. Certaines lignes ont jusqu'à 40 ans.

Sur les 17 lignes concernées, seules deux sont classées UIC 5 à 6. Les quinze autres sont classées UIC 7 à 9. Cela signifie que leur financement et leur régénération sont beaucoup plus difficiles.

Et les conséquences sont déjà visibles.

Sur **Montluçon–Gannat**, près de 100 millions d'euros seraient nécessaires pour assurer réellement la pérennité de la ligne. C'est pourtant une ligne importante, notamment avec le projet de mine de lithium.

Sur **Moulins–Gilly-sur-Loire**, l'état de la voie a entraîné une circulation en VUT et le détournement de quatre trains.

Sur **Clermont–Thiers**, une limitation de vitesse a été mise en place après l'éboulement d'un talus, avec des travaux prévus seulement en 2028 ou 2029.

Sur **Clermont–Volvic**, les 5 millions d'euros de travaux prévus en 2027 ont été annulés.

Sur **Aurillac–Brive**, le manque de budget risque également d'entraîner des priorisations de travaux.

Les triages des **Gravanches** et de **Saint-Germain-des-Fossés** sont eux aussi dans une situation très préoccupante.

Depuis les années 2000, nous avons déjà perdu plusieurs lignes : Lapeyrouse–Volvic, Montluçon–Ussel, Moulins–Souvigny fret, Volvic–Ussel, Volvic–Le Mont-Dore et Thiers–Montbrison.

Nous refusons que cette politique continue.

Le financement du réseau

La question est évidemment celle du financement.

Nous ne pouvons pas demander toujours plus d'efforts aux usagers tout en laissant les infrastructures se dégrader.

La CNR propose donc de **renationaliser les concessions autoroutières** et de mettre en place une **écotaxe poids lourds**, dans un premier temps pour les camions étrangers en transit en France. ou encore ré-orienter la TICPE

L'objectif est simple : dégager des ressources supplémentaires pour financer la régénération et le développement du réseau ferroviaire.

Nous devons également arrêter de considérer les petites lignes comme des lignes secondaires que l'on entretient uniquement lorsque l'argent est disponible.

Ces lignes sont indispensables à nos territoires.

Les gares et les guichets

Il y a également un problème avec les gares et les guichets.

Dans les départements concernés, nous avons identifié **13 gares avec des fermetures de guichets** dans notre recensement :

- 4 dans le Cantal : Massiac, Neussargues, Le Lioran et Saint-Flour ;
- 3 dans le Puy-de-Dôme : Ambert, Brassac-les-Mines et Royat ;
- 3 dans l'Allier : Commentry, Saint-Germain-des-Fossés et Gannat ;
- 3 dans la Nièvre : Luzy, Corbigny et La Charité-sur-Loire.

Et ce n'est pas seulement la fermeture des guichets : dans plusieurs gares, les horaires et les services sont également réduits.

Nous demandons donc **la réouverture des guichets du premier au dernier train**.

Tout le monde n'a pas accès au numérique ou ne peut pas acheter seul son billet sur Internet.

Le service public doit rester accessible à tous.

Non à la mise en concurrence

Nous sommes également opposés à la mise en concurrence du ferroviaire.

On nous présente la concurrence comme une solution pour améliorer le service.

Mais nous constatons surtout une réduction des services et une dégradation des conditions de transport.

Nous défendons au contraire **une entreprise ferroviaire publique, unique et intégrée**, permettant de regrouper l'exploitation, le matériel, les gares et les services.

Nous sommes particulièrement inquiets concernant le matériel qui risque de rester dans le périmètre régional avec la mise en concurrence.

Je pense notamment aux **X73500**, qui sont parmi les matériels les plus anciens du parc régional.

Nous refusons que l'Auvergne devienne le territoire où l'on concentre les matériels les plus anciens alors que d'autres territoires bénéficient de matériels plus récents.

Et pendant ce temps, la Région et la SNCF annoncent des investissements supplémentaires dans la convention TER, avec notamment un projet de « lot fonctionnel » qui prépare l'ouverture à la concurrence. La somme de 80M d'euros est annoncée sur ce projet.

Nous contestons cette logique.

L'argent public doit d'abord servir à **maintenir les lignes, améliorer les trains, ouvrir les gares et renforcer le service aux voyageurs**, pas à organiser la privatisation.

Clermont–Paris

Nous voulons également parler de Clermont–Paris.

Nous demandons le **retour à un temps de parcours de trois heures**, comme dans les années 2000.

Nous demandons également le maintien des moyens permettant de détourner les trains par Gannat en cas de problème entre Riom et Vichy.

Nous sommes opposés aux choix qui réduisent les possibilités de manœuvre et entraînent des suppressions de postes.

Nous refusons également la disparition progressive des services en gare : accueil, vente, accompagnement des personnes à mobilité réduite, accompagnement des familles, etc.

Nos revendications

Nos demandes sont donc simples :

- investir massivement dans la régénération du réseau ;
- garantir le financement des lignes UIC 7 à 9 ;
- empêcher les nouvelles fermetures de lignes ;
- rouvrir les guichets du premier au dernier train ;
- maintenir les services en gare ;
- améliorer et renouveler le matériel roulant ;
- refuser la mise en concurrence et défendre une entreprise ferroviaire publique et intégrée
- améliorer la liaison Clermont–Paris et revenir aux trois heures ;
- développer les possibilités de détournement et maintenir les moyens nécessaires à l'exploitation.

Le développement du ferroviaire est indispensable pour réussir la transition écologique et énergétique.

Nous refusons que notre région soit abandonnée. **Nous refusons de devenir des usagers de seconde zone.**

Nous demandons un véritable service public ferroviaire pour l'Auvergne et la Nièvre.