



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

Collectif Val de Cher, 12 rue du vert galant 18400 Saint Florent sur Cher

Mail : cg.penain@orange.fr

site: coderail.fr

Plaidoyer pour la ligne Lyon/Montluçon/Bordeaux

Une liaison stratégique pour nos territoires

Dans les années 80, trois allers et retours voyageurs quotidiens et directs dont un de nuit via Limoges et Montluçon parcouraient cet axe. Pourtant la SNCF et les différents gouvernements, malgré la pertinence de cette ligne ferroviaire n'ont souhaité ces cinquante dernières années apporter des investissements tant pour le matériel que pour les infrastructures.

La liaison ferroviaire Lyon–Bordeaux constitue un axe transversal essentiel reliant deux grandes métropoles françaises et de nombreux territoires intermédiaires. Son maintien et son développement répondent à des enjeux majeurs de mobilité, d'aménagement du territoire, de transition écologique et de cohésion nationale.

1. Un maillon indispensable de l'aménagement du territoire

Contrairement aux lignes radiales centrées sur Paris, la liaison Lyon–Bordeaux permet de relier efficacement les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle-Aquitaine et les territoires du Massif central.

Elle dessert des villes moyennes qui dépendent du train pour maintenir leur attractivité économique, universitaire, touristique et résidentielle. La disparition ou l'affaiblissement de cette liaison accentue les inégalités territoriales et renforce l'isolement de nombreux bassins de vie.

Pour le bassin de Montluçon, la question est particulièrement importante car la ville est relativement éloignée des lignes à grande vitesse et plusieurs de ses liaisons ferroviaires ont connu une baisse de fréquence ou des travaux au fil des années. Un renforcement du réseau (modernisation des voies, augmentation des dessertes et amélioration des correspondances) participerait au désenclavement et renforcerait les entreprises montluçonnaises (Safran, Dunlop, Adisseo, projet Emili, etc.) ainsi que d'autres activités (école de gendarmerie, tourisme, études).

La relance du fret ferroviaire sur cet axe est aussi un enjeu majeur pour la diminution du trafic fret routier et le rééquilibrage du transport ferroviaire/routier (moins de 10% aujourd'hui pour le fer et un million de camions sur les routes quotidiennement).

2. Une réponse aux enjeux climatiques

Le constat est sans appel, le secteur des transports est le premier contributeur aux émissions territoriales de gaz à effet de serre à hauteur de 34 % (source CESE).

Le transport ferroviaire reste l'un des modes de déplacement les moins émetteurs de gaz à effet de serre.

Maintenir une offre attractive entre Lyon et Bordeaux permet :

De limiter le recours à la voiture individuelle ;

D'offrir une alternative crédible aux vols intérieurs ;

De contribuer aux objectifs nationaux de réduction des émissions de CO₂.

Investir dans cette ligne est cohérent avec les engagements climatiques de la France et les politiques européennes de report modal.

3. Un levier de développement économique

Cette liaison facilite :

Les déplacements professionnels ;

Les échanges commerciaux entre deux grands bassins économiques ;

Le tourisme ;

L'accès aux emplois, aux études et aux services publics.

Une desserte ferroviaire performante constitue un facteur reconnu d'attractivité pour les entreprises et les territoires.

4. Un service public essentiel

Le train est un outil de mobilité accessible à tous : jeunes, étudiants, personnes âgées, familles, personnes ne disposant pas d'un véhicule.

Garantir une desserte régulière contribue à l'égalité d'accès aux déplacements et renforce la cohésion sociale.

5. Une alternative aux grands axes saturés

La liaison Lyon–Bordeaux participe au maillage du réseau ferroviaire national et renforce l'offre ferroviaire.

Elle offre des itinéraires alternatifs en cas de perturbations sur d'autres axes majeurs et permet de mieux répartir les flux de voyageurs.

6. Quels besoins d'investissements

*Rénovations et modernisation des infrastructures par SNCF réseau, état, Europe, restent essentielles à l'exploitation de la transversale tant pour le transport fret que pour le voyageur.

*Dotation de matériel réversible et bi-mode.

*Recherche de sillons cohérents pour les usagers.

La tentative de la société Railcoop de réexploiter cette transversale, malgré le soutien politique et financier des différents territoires, n'a pu mener son projet à son terme et a été liquidée le 15 avril 2024. Depuis, aucune autre demande d'exploitation de la relation Lyon/Bordeaux n'a été entreprise par des sociétés privées qui préfèrent concentrer leurs investissements sur les lignes les plus rentables. La mise en concurrence du ferroviaire ne remet pas en cause l'abandon de nos territoires et l'accessibilité au train. Elle accen-

tue même la complexification du système ferroviaire (tarifs, réservations). Il y a, donc, nécessité à développer un projet alternatif qui repose sur un **service public** capable de créer les conditions nécessaires à sa réussite.

Ensemble, exigeons :

Le maintien de la liaison Lyon–Bordeaux en la répertoriant « ligne d'équilibre du territoire ».

Des investissements pour la modernisation des infrastructures.

La création de relations avec du matériel moderne avec des horaires adaptés aux besoins des voyageurs.

Une offre tarifaire attractive favorisant le report vers le rail.

Une concertation associant collectivités, usagers, entreprises et acteurs économiques.

Conclusion

Préserver la liaison Lyon–Bordeaux ne constitue pas seulement une question de transport. Il s'agit d'un choix stratégique pour l'avenir des territoires, la transition écologique et l'égalité entre les citoyens.

Investir dans cette ligne, c'est renforcer la mobilité durable, soutenir le développement économique régional et garantir un service public ferroviaire répondant aux besoins des générations présentes et futures.

Il est nécessaire de placer l'équité sociale et le désenclavement rural au cœur du dispositif. Jusqu'à présent, la France a insuffisamment investi dans la régénération et la modernisation de ses réseaux, notamment dans le ferroviaire où elle figure en queue de peloton de l'Europe sur les investissements/habitant/an.