



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, 5 rue Victor Hugo, 18400 LUNERY
<http://coderail.free.fr/>

Montluçon le 28 janvier 2021,

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Lors du point presse tenu le 8 décembre en gare de Montluçon, le CODÉRAIL s'est exprimé sur le **projet de déclassement de la ligne MONTLUÇON-USSEL**.

Le CODÉRAIL a été destinataire (comme l'ensemble de la presse et élus) d'un courrier d'un opérateur fret (*) qui s'étonne de la procédure de déclassement affirmant « *aucun projet de reprise d'exploitation ferroviaire n'est envisagé à court et moyen terme* », alors qu'il est porteur d'un projet déclaré en 2011 et dont se fait l'écho la revue professionnelle actu/transport/logistique :

<https://www.actu-transport-logistique.fr/ferroviaire/fret-ferroviaire-combrail-se-mobilise-pour-eviter-le-declassement-dune-ligne-capillaire-631083.php>

Nous rappelions :

- Que la ligne a été **suspendue** en 2008 après que SNCF Réseau ait interdit les circulations, temporairement disait-on à l'époque, en raison de l'état de la voie.
- Que personne ne jugeait cette infrastructure inutile parce que desservant tout un pan du territoire, en voyageurs et fret !
- Qu'aucune étude socio-économique n'a été engagée alors que des projets d'activités économiques existaient sur la ligne mais avortés pour incertitude quant à son maintien.

L'interpellation du ministre par l'opérateur SARL COMBRAIL vient confirmer que la SNCF et les pouvoirs publics ont appliqué et appliquent toujours l'adage bien connu selon lequel « **Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage** » ! Adage qui a prévalu pour la fermeture de MONTLUÇON-USSEL, comme il a prévalu pour VOLVIC-LAPEYROUSE, comme il prévaut encore pour justifier les suppressions de guichets, de dessertes voyageurs, de fret, tout ce qui fait les valeurs du **Service Public** dans beaucoup d'endroits de l'hexagone.

Les enjeux énergétiques et environnementaux que peu de gens aujourd'hui ne contestent, imposent la mise en œuvre urgente de la **transition écologique**.

Dans ce contexte, transport ferroviaire, transport fluvial, voies vertes évoluent résolument dans le même camp ; Celui des infrastructures nécessaires à la **mobilité douce et vertueuse**.

Ne les opposons pas !

Le CODÉRAIL estime que la création d'une voie verte **en lieu et place** d'une infrastructure ferroviaire **va à l'encontre** des défis de notre temps parce qu'elle rend la situation totalement irréversible.

(*) En PJ : Le courrier de la SARL COMBRAIL au Ministre Djebbari.

Notre lettre du 15 décembre 2020 au même Ministre.

Pour info : copie à Presse d'informations, économique, professionnelle, Associations d'Usagers et Élus.

Monsieur Jean Baptiste DJEBARRI
Ministre délégué chargé des Transports
246 boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Volvic, le 26 décembre 2020

Monsieur le Ministre,

Je suis le créateur et dirigeant d'une entreprise ferroviaire de transport de marchandises (SARL COMBRAIL) exerçant sur une ligne hors Réseau Ferré National.

Cette entreprise a été constituée sans percevoir d'aides ni de la part de l'État, ni des collectivités, et malgré que ne percevant aucune subvention de fonctionnement, SARL COMBRAIL dégage régulièrement un bénéfice annuel.

J'ai toujours été attaché aux démarches novatrices permettant de maintenir une activité ferroviaire voire de les relancer lorsqu'elles avaient été supprimées.

Aussi, lorsqu'en 2011, il a été annoncé la fermeture pour une longue durée de la ligne CLERMONT FERRAND/LE MONT DORE, j'ai été informé que le principal chargeur, la société d'embouteillage SMDA, recherchait une solution alternative au transfert de l'intégralité de ses expéditions de cet axe sur la route.

Dans nos discussions, je proposais un itinéraire de détournement par l'utilisation d'une ligne récemment fermée à tout trafic, la ligne allant de Eygurande à Montluçon, où SARL COMBRAIL aurait pu assurer la gestion de la desserte terminale SMDA/Montluçon, en qualité d'Opérateur Ferroviaire de Proximité (Ndla : cette appellation n'existait pas à l'époque).

Cet itinéraire présentait le triple intérêt d'être vierge de toutes autres circulations, de bénéficier d'un armement permettant une charge à l'essieu de 22,5T et de ne pas comporter de tunnels. Ces caractéristiques amèneront deux autres chargeurs, l'usine d'embouteillage AQUAMARK (Mouvement E. Leclerc) de Laqueuille et la Carrière du Thym (Groupe FAYOLLE) de Moutier-Rozeille à s'intéresser à ce projet.

Le premier pour permettre l'utilisation de caisses mobiles, celles-ci ne pouvant transiter par l'itinéraire Laqueuille/Clermont Ferrand suite aux restrictions de gabarit dues à la présence de tunnels sur cet itinéraire. En outre, la mutualisation des trains avec les expéditions de SMDA lui permettait de réduire de façon significative ses coûts de transport en mode ferroviaire de par la massification.

Le second voyait une solution à son projet de transfert de ses expéditions routières vers Gennevilliers sur le rail, car la ligne où la carrière était anciennement embranchée (Ligne Felletin/Busseau sur Creuse) ne permettait qu'une charge à l'essieu de 20T et comportait des restrictions de charge au franchissement d'un viaduc.

C'est ainsi que je rencontrais la Direction Régionale CENTRE-LIMOUSIN de RFF afin d'exposer ce projet de réutilisation de la ligne Eygurande/Montluçon dont elle avait la charge, et demandais sa réouverture.

Il me fut rétorqué que cette réouverture nécessitait des travaux préalables et qu'une expertise de l'infrastructure devait être effectuée afin de quantifier les travaux nécessaires et par conséquent déterminer les coûts de réhabilitation de cette infrastructure ; restait qu'il fallait trouver une solution pour financer cette expertise.

Je m'engageais à solutionner cette problématique en prenant à ma charge l'intégralité des coûts d'expertise, à la condition que je puisse faire appel à un expert indépendant dans le but d'avoir une vision objective de l'opération ; de son côté, RFF s'engageait à étudier les possibilités de financement des travaux.

L'expertise de la voie a été réalisée en septembre 2011, du km 328,443 au km 420,299 conformément à l'autorisation délivrée par RFF le 7 Septembre 2011 (voir pièce jointe N°1).

Lorsque je repris contact avec RFF en Novembre pour présenter le compte rendu d'expertise (document de 58 pages), **RFF n'avait entrepris aucune étude de financement**, et se justifiait en déclarant qu'*on ne réouvre pas une ligne pour 125 000T annuelles, et que par ailleurs ils avaient un dossier plus sérieux à étudier, en l'espèce, la réouverture aux voyageurs de la ligne Orléans/ Châteauneuf* ; laquelle ne sera à ce jour suivie d'aucun effet...

Les chargeurs ont abandonné la partie face une telle désinvolture et ont continué à acheminer leurs expéditions par la route

Aujourd'hui, je viens de prendre connaissance d'un dossier de consultation, émis le 30 Octobre 2020 par SNCF Réseau – Direction Territoriale Auvergne-Rhône-Alpes et ayant pour objet la fermeture d'une section de la ligne n°695000 Eygurande/Montluçon (voir pièce jointe N°2).

On peut lire page 24, Chapitre 2, Point 2.1 Objet de la demande de fermeture :
La demande de fermeture porte sur la section suspendue entre Montluçon et Evaux les Bains (partie Nord de la section suspendue Montluçon / Eygurande-Merlines au PK 356,200) sur laquelle aucun projet de reprise de l'exploitation ferroviaire n'est envisagé à court et moyen terme.

Qu'en est-il de la prise en compte par RFF de mon projet et demande de reprise de l'exploitation ferroviaire de Septembre 2011 ?

Puis, page 18, Chapitre 3, Point 3.4 Coût de remise en fonctionnement :

Le coût de régénération est estimé par la Direction Territoriale Auvergne Rhône-Alpes de SNCF Réseau à :

Travaux	Unité	Quantité	Coût unitaire(M€)	Montant arrondi(M€)
Voie	Km	27,8	1,20	34,00
Assainissement	Km	27,8	0,05	1,50
Passage à niveau (nouveau OA)	U	9	8,00	72,00
Réfection des ouvrages d'art	Forfait	1	15,00	15,00
Signalisation	Km	27,8	0,10	2,50
			Total =	125

Le chiffrage de **notre expertise** réalisée en 2011 pour la section allant du Km 356,240 (Gare d'Evaux les Bains) au Km 328.443 (entrée gare de Montluçon) s'établissait à environ 3,7M € (voir pièce jointe N°3) soit **34 fois moins que le chiffrage SNCF !**

En admettant que la quantité de travaux ait doublé, suite à l'absence d'entretien durant 9 ans, nous serions à 7,4M€, chiffres encore bien inférieurs aux 125M€ avancés par SNCF Réseau ...

Tout porte à croire que l'estimation a été réalisée au « doigt mouillé » avec l'intention maligne de faire accepter cette fermeture, et permettre à SNCF RESEAU de **poursuivre, sans être inquiété, le démantèlement du réseau qui lui est confié.**

Par le fait, toute initiative d'utiliser des itinéraires alternatifs (et abandonnés !) dans le but d'apporter de réelles économies dans l'organisation des dessertes ferroviaires terminales et prouver ainsi la pertinence de services ferroviaires de courte distance, est réduite à néant par la SNCF.

Mais il est vrai que nous risquons de mettre en évidence son incompétence dans le traitement de ce segment de l'exploitation ferroviaire.....

Aussi je vous demande, Monsieur le Ministre, d'intervenir afin de reconsidérer la destinée de cette infrastructure, en permettant la relance du projet visant la reprise des circulations des trains de marchandises.

Outre l'inscription de ce projet dans le droit fil des engagements de la Cop 21 et dans celui de l'État de relancer le ferroviaire, cette action serait la reconnaissance de la capacité créative des Petites Entreprises et de leur aptitude à créer des emplois et de la richesse.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Frédéric BROHAN
Gérant de SARL COMBRAIL



Siège social : Les Goulots – 1 impasse des carrières – 63530 VOLVIC
Tél : 06 29 50 68 63 Email : combrail@orange.fr
SARL au capital de 81 000 € - RCS Clermont-Ferrand SIRET : 82169604400014 – APE : 4920Z



COmité de **DÉ**fense 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, 5 rue Victor Hugo, 18400 LUNERY
<http://coderail.free.fr/>

Montluçon le 15 décembre 2020

Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI
Ministre des transports
246 Boulevard St Germain
75007 PARIS

Monsieur le Ministre,

Le processus de mise en place de la transition écologique concerne tous les secteurs d'activités et en particulier celui des **transports**. Nombre de scientifiques, experts et autres observateurs considèrent le **transport ferroviaire** comme l'outil incontournable de la nécessaire diminution des émissions de gaz à effet de serre. Et ce, non seulement sur le réseau actuellement circulé, mais également sur les lignes où la circulation des trains est aujourd'hui suspendue pour des raisons de sécurité liées à l'état de la voie.

La ligne MONTLUÇON - USSEL, suspendue en 2008 (provisoirement disait-on à l'époque où personne ne doutait de son utilité) fait l'objet d'une **demande de déclassement** pour y substituer une **voie verte** entre MONTLUÇON et ÉVAUX-LES-BAINS.

Nous nous étonnons que cette demande, au demeurant légale, n'ait été précédée de la moindre **étude socio-économique** d'aide à la décision avant qu'elle ne soit formulée.

SNCF Réseau, dans le dossier de consultation, considère impossible la reprise des activités ferroviaires au regard des enjeux financiers de remise en service à court et moyen terme.

Or, les défis environnementaux depuis longtemps identifiés imposent que les modes de transports les plus vertueux soient partout utilisables.

Outre le fait que la transformation en voie verte de MONTLUÇON - ÉVAUX-LES-BAINS confère à MONTLUÇON la situation peu enviable de **CUL DE SAC FERROVIAIRE** (en plein centre de la France !), on instaure par là même une situation irréversible.

.../

/...

Pourquoi n'est-il fait nulle part état de l'ensemble des déplacements (tous modes) entre AUZANCES, ÉVAUX-LES-BAINS et MONTLUÇON, y compris ceux empruntant les correspondances possibles en direction de PARIS, LYON et BORDEAUX.

Ces correspondances sont naturellement utilisées en temps normal et leur caractère est essentiel parce qu'elles sont liées à la fréquentation de l'établissement thermal d'ÉVAUX-LES-BAINS, de l'ordre de 4000 curistes par an. Les dessertes routières mises en place ne rivaliseront jamais avec celles ferroviaires d'hier.

À noter que la remise en état de la ligne jusqu'à EYGURANDE-MERLINES et USSEL associée à celle de EYGURANDE-LAQUEUILLE permettraient d'accéder à LA BOURBOULE et LE MONT DORE, cités thermales et touristiques aujourd'hui délaissées par le rail. USSEL-MONTLUÇON-VIERZON-PARIS reste l'itinéraire naturel vers la capitale.

L'accessibilité demeure un des piliers essentiels de l'attractivité des territoires. Sa mise en œuvre relève du rôle de la puissance publique garante de la cohérence territoriale.

En matière de TRAFIC FRET, des projets creusois d'activités dans la filière bois, de matériaux de carrière et d'eau minérale n'ont pu aboutir faute d'obtenir d'assurance sur la pérennité de la ligne. Le désintérêt envers ces types de projets d'alors paraît aujourd'hui incompréhensible.

En outre, la ligne présente un intérêt touristique évident pour deux raisons :

- SNCF Réseau rappelle la présence de nombreux ouvrages d'art dont « *certaines sont remarquables et disposent d'un certain attrait, attestant de la qualité et du potentiel touristique du territoire* ».
- L'Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur SNCF - Section Montluçon Auvergne (AAATV Montluçon) procède à l'entretien d'anciens matériels ferroviaires et à la préservation des installations et de la rotonde de l'ancien dépôt de locomotives de Montluçon, inscrits au titre des monuments historiques le 3 février 2011.

Le maintien de la ligne pourrait être de nature à susciter l'intérêt de l'amicale pour y organiser périodiquement des dessertes ferroviaires touristiques dans l'attente de la reprise des circulations voyageurs et fret.

Enfin, la fermeture d'une infrastructure ferroviaire, au moment où l'ONU appelle le monde à « déclarer l'état d'urgence climatique » nous paraît contraire à la prise en compte des défis environnementaux et faire douter de la volonté de la France de réaliser ses objectifs.

En conséquence, monsieur le Ministre, nous vous demandons qu'une réflexion plus approfondie soit menée, à partir des éléments ci-dessus et d'autres que vous jugeriez utiles, avant de statuer sur le devenir d'une infrastructure ferroviaire qui conserve toute sa pertinence.

Soyez assuré, Monsieur le Ministre de notre haute considération.

Le président



Christian PENAIN