



1988 - 2018
30 ans de combat



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 du Cher» : 5, rue Victor Hugo 18400 Lunery
<http://coderail.free.fr/>

Rencontre entre le Vice-Président chargé des Transports de la Région Centre-Val-de-Loire et le CODÉRAIL à BOURGES le 26 février 2018

Délégation du CODÉRAIL : André BARBILLAT, Alain GOIX, Patrice PAJOT, Daniel COFFIN.
Région Centre Val de Loire : Philippe FOURNIÉ, accompagné d'un collaborateur.

En préambule, M. FOURNIÉ commente les dernières évolutions du dossier ferroviaire :

- Le rapport SPINETTA est la déclinaison des propositions de la Ministre des transports.
- La Région Centre Val de Loire s'inquiète du devenir des lignes jugées non rentables et déclare que si l'État ne tient pas son rôle vis à vis de l'infrastructure, la Région est dans l'incapacité d'en soutenir financièrement les coûts d'entretien, de régénération et de modernisation.
- 50 M€ sont nécessaires entre Bourges et Montluçon pour espérer de meilleures dessertes et des gains de temps significatifs.
Sans le concours de l'État, la ligne restera en l'état, les dessertes aussi et sa survie au-delà de 2025 n'est pas assurée.
La Région a pris ses responsabilités: la fermeture de cette ligne serait grave de conséquences sur la pérennité de l'activité des ateliers d'Orval et rappelle que la proposition de transfert de la ligne TET à la Région n'était que Paris-Bourges et non jusqu'à Montluçon.
Ce transfert a pris effet au 1^{er} janvier 2018, Centre Val de Loire en est l'Autorité Organisatrice. Il sera suivi d'une convention TET Région/SNCF non encore finalisée. Des changements ne peuvent être espérés qu'après fourniture des nouveaux matériels dont la livraison doit se terminer en 2022.
- La desserte Paris-Montluçon sera organisée par l'utilisation de matériels et de personnels dédiés.
3 rames Régiolis seront affectées à cette liaison. La Région compte obtenir des gains de temps de 25 à 30 mn via Vierzon sur le temps de parcours actuel.
- Il y aura rupture de charge (changement de train) à Bourges ou Vierzon, le matériel affecté ne permettant pas de conserver de relation directe jusqu'à Paris.
- La gestion et l'organisation des 3 lignes TET transférées seront sous l'autorité d'un directeur de ligne qui pourrait être le directeur de la région SNCF de Tours.
- En ce qui concerne les dessertes TER entre Montluçon et Bourges, la Région Auvergne Rhône Alpes en reste l'Autorité Organisatrice.
- Des négociations sont en cours pour une harmonisation de la tarification que chaque Région peut décider.

.../

/...

- Les fiches horaires encore distribuées en Auvergne Rhône Alpes sont considérées inutiles en Région Centre Val de Loire, n'indiquant que des horaires théoriques.
- La délivrance des titres de transport ne doit pas seulement s'effectuer en gare où peu de voyageurs transitent. Les guichets ne seront ouverts que quelques heures à certains moments de la journée ou quelques jours seulement.
- Il sera possible d'obtenir des billets dans d'autres lieux qui restent à déterminer, comme il sera possible d'obtenir des billets pour des trajets utilisant plusieurs modes.
- La tarification SNCF n'est pas du ressort de la Région.
- La gratuité de circulation pour les cheminots et leurs ayant droit devra être compensée financièrement par la SNCF.
- L'arrivée de la concurrence n'est ni vivement souhaitée ni rejetée. Le rôle de la Région est d'organiser la réponse aux besoins de mobilité par tous les moyens placés sous son autorité.
- Des suivis de situation seront régulièrement à disposition pour juger de la pertinence des mesures mises en œuvre et des dysfonctionnements constatés (régularité, dessertes supprimées, incidents...)
- Les instances de concertation seront normalement organisées à St AMAND.
- La Région entend mener une gestion particulièrement rigoureuse pour n'être comptable que de ce qui est réellement effectué. Un système de pénalités est mis en place pour défaut de service prévu à la charge de l'opérateur.
- La Région entend contrôler l'utilisation de son matériel et les personnels qui y seront affectés.

Nos Commentaires :

Nous avons sur plusieurs sujets exprimé notre position d'usagers :

- Nous insistons sur l'intérêt que portent les usagers aux fiches horaires.
- Nous considérons primordial le rôle des gares dans le dispositif de mobilité avec les services complémentaires urbains ou locaux. La Région renvoie à des dispositions locales.
- Sur l'ouverture des guichets, il paraît difficile de courir derrière un minibus fut-il appelé «nomade» pour obtenir les billets d'un voyage non programmé à l'avance.
- **En conclusion**, on sent la Région déterminée à assumer pleinement sa fonction d'AOT (Autorité Organisatrice de Transports) sans toutefois posséder l'assurance de la mener à bien, ne maîtrisant pas l'état de l'infrastructure.
- Le voyageur se substitue à l'utilisateur (on n'ose pas dire tout de suite client !).
- C'est un autre service ferroviaire qui se fait jour, voire différent dans chaque Région. Il dépendra de la volonté politique, donc, des alternances politiques, et des capacités contributives des Régions.
- L'unicité de la SNCF et le Service Public ferroviaire sont en jeu.

A.B, A.G, P.P, D.C
27-02-2018