



*COMITÉ de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon*  
*Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau . 03100 MONTLUÇON*  
<http://coderail.free.fr/>

Montluçon, le 18 juin 2015,

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le CODÉRAIL considère avoir grandement participé, depuis de nombreuses années, à la prise de conscience qui a motivé et qui motive encore diverses initiatives. Celles en cours nous semblent plutôt destinées à la déstabilisation du camp politique adverse qu'à la nécessaire mobilisation des populations qui subissent les éternelles dégradations.

Le CODÉRAIL n'est l'otage d'aucune formation politique et n'est dupe de rien en reconnaissant, aujourd'hui déguisés en pompiers, les incendiaires d'hier. Reconnaissance d'autant plus aisée que toutes les sensibilités politiques ont eu les transports sous leur responsabilité au cours de ces quarante dernières années, affichant un bilan ferroviaire pour le moins accablant.

Le CODÉRAIL tient à mettre en garde tous ceux qui considéreraient sauver le rail et l'avenir économique du bassin de Montluçon par le seul maintien d'un train direct vers Paris. Cette éventuelle avancée ne fournirait à Montluçon que la position peu enviable de cul-de-sac ferroviaire, à la durée de vie très incertaine. Si la notion de cul-de-sac ferroviaire se conçoit naturellement à Brest ou à Cherbourg, elle constituerait une navrante curiosité à Montluçon, située en plein centre de la France, et condamnerait par là même sa connexion à toute éventuelle relation à grande vitesse. Il y a donc urgence à défendre avec la même détermination la relation ferroviaire est/ouest Lyon-Montluçon-Limoges-Bordeaux qui participe tout autant à l'aménagement du territoire central. Elle représente aujourd'hui le seul itinéraire ferroviaire possible reliant Limoges à Clermont-Ferrand, et sera demain une liaison indispensable aux futures capitales régionales que seront Lyon et Bordeaux.

L'avenir de Montluçon-Paris et de Bordeaux-Lyon passe d'abord par le maintien du caractère national de ces deux lignes, ce qui induit le maintien des trains directs ; ensuite par l'utilisation de matériels adaptés aux caractéristiques de l'infrastructure existante, matériel bi-mode entre Montluçon et Paris et matériel réversible entre Bordeaux et Lyon. Mais les gains de temps significatifs ne seront obtenus que par la modernisation de l'infrastructure (électrification, mise à double voie, signalisation automatique) et non pas par la seule affectation de nouveaux matériels.

Le CODÉRAIL pose à nouveau la question : gagner 20 ou 30 minutes : sur le temps le plus long de 3h50 ? Sur le temps moyen de 3h20 ? Sur le temps le plus court de 3h07 ou sur les 2h58 de...1988 ? Et pourquoi passer par Bourges, ce qui mécaniquement allonge le trajet de 20 minutes ?

Montluçon-Paris et Bordeaux-Lyon, comme l'ensemble du réseau ferroviaire classique, souffrent d'un manque récurrent d'investissements financiers que les politiques des transports successives ont attribué en priorité aux lignes à grande vitesse et aux infrastructures routières. La réforme ferroviaire du 4 août 2014 qui n'apporte aucune garantie nouvelle en la matière si ce n'est de maintenir la dette du système à son niveau actuel soit 43 milliards d'€, l'abandon de l'écotaxe et la libéralisation des dessertes autocars préconisée dans la loi Macron prouvent que le gouvernement n'entend pas donner au transport ferroviaire les moyens de son développement qu'imposent les enjeux énergétiques et environnementaux.