

LE RAIL À MONTLUÇON

La région de **MONTLUÇON** devrait être une des mieux desservie. Mais elle cultive ce paradoxe ferroviaire d'être, de par sa position géographique près de tout en distance alors qu'elle se trouve loin de tout en temps de parcours. Elle fait partie du grand espace central historiquement oublié, contourné, à l'écart des grands échanges Nord-Sud et Est-Ouest.

La croix auto-routière A71-A75 / A89-A72 n'a pas 20 ans et la RCEA n'est toujours pas en totalité à 2x2 voies. En matière ferroviaire l'axe Est-Ouest Bordeaux-Lyon n'existe plus et Montluçon-Paris est plutôt moribond.

Certes, le phénomène de désindustrialisation est passé par là, engendrant un déficit démographique important, mais ça ne saurait être la seule explication. Les politiques d'aménagement du territoire et des transports successives quelque soit le gouvernement en place ont toujours considéré le Massif Central comme un écueil infranchissable.

LE CODÉRAIL :

Le CODÉRAIL est né en 1988 par la volonté d'usagers, de cheminots et d'élus se fixant pour but de défendre et de développer le transport ferroviaire en région montluçonnaise.

70 adhérents. Soutien de 2 collectivités : DÉSERTINES et LIGNEROLLES.

LA SNCF ET LES RÉFORMES :

Le 1er janvier 1938 naît la SNCF sous le régime de société anonyme d'économie mixte pour 45 ans, englobant les compagnies ferroviaires privées Nord, Est, PO Midi, PLM dans une situation financière catastrophique. La SNCF possède un réseau de 42 500 km de lignes dont 3 500 électrifiées et 550 000 cheminots. Le 1er janvier 1983 la SNCF devient EPIC¹.

Art 1er directive 91/440

La présente directive vise à faciliter l'adaptation des chemins de fer communautaires aux exigences du marché unique et à accroître leur efficacité :

- *par la garantie de l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires ;*
- *par la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire et de l'exploitation des services de transport des entreprises ferroviaires, la séparation comptable étant obligatoire, la séparation organique ou institutionnelle facultative ;*
- *par l'assainissement de la structure financière des entreprises ferroviaires ;*
- *par la garantie de droits d'accès aux réseaux ferroviaires des États membres pour les regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires effectuant des transports combinés internationaux de marchandises.*

Réforme de 1997: système absurde: création de 2 établissements distincts SNCF et RFF.

La SNCF s'acquitte de péages pour utiliser le réseau et les installations (qu'elle a elle-même créés !), et RFF rémunère la SNCF pour l'entretien. (critique de la Cour des Comptes).

Réforme qui prépare l'arrivée de nouveaux opérateurs qu'impose la directive européenne.

Après une phase d'expérimentation sur 7 régions, le 1er janvier 2002, les Régions deviennent Autorités Organisatrices des Transports express régionaux (AOT).

1 EPIC : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial

Le 1er janvier 2011, L'État devient AOT des trains inter-cités et signe avec la SNCF une convention de 4 ans portant sur 40 dessertes TET (Trains d'Équilibre du Territoire). Le rapport DURON préconise en 2015 le transfert de certaines d'entre elles aux Régions. L'Auvergne est desservie par 7 lignes TET dont MONTLUÇON-PARIS et BORDEAUX-LYON. Seule CLERMONT-FERRAND-PARIS a conservé son statut de ligne TET, les autres ont fait l'objet de négociations entre Régions et l'État, avec dotation de matériels nouveaux et participation éventuelle au déficit d'exploitation. La pérennité de ces relations n'est pas assurée au regard des financements nécessaires.

Dans le même temps la Loi Macron libéralise les dessertes autocar.

La réforme du 4 Août 2014 : 3 EPIC: L'EPIC de tête chargé de la stratégie du groupe, SNCF Mobilités pour l'exploitation des trains et SNCF Réseau propriétaire et gestionnaire du réseau. Elle ne garantit pas le caractère intégré de l'entreprise que peuvent conserver les états s'ils le souhaitent. Réforme 2014 pour permettre encore une fois l'ouverture à la concurrence, sauf que l'ouverture à la concurrence initialement prévue en 2019 (ce qui motivait la loi du 04 Août 2014), est reportée à 2023. Des Régions souhaitent cependant expérimenter l'ouverture à la concurrence de certaines de leurs relations dès 2019.

Réforme de 2014 : *La règle d'or limite drastiquement l'endettement dans le cadre d'opérations de développement et de renouvellement du réseau.*

- *Les projets sont financés par L'ÉTAT ou la Région en respectant le ratio d'endettement de SNCF Réseau fixé par décret.*
- *Second principe : un « auto-équilibre » amenant les acteurs à dégager par eux-mêmes les marges de manœuvre à même de résorber le déficit structurel du système d'ici 10 ans.*

Le renouvellement nécessaire, de même que la modernisation des axes aujourd'hui obsolètes ne peut être réalisé dans un tel carcan financier.

LA DETTE :

Elle a son origine dans les années 75 pour financer la construction de la 1^{ère} LGV PARIS-LYON. L'État, sollicité pour financer le projet répliquait qu'il s'agissait sûrement d'un caprice d'ingénieurs de la SNCF. La SNCF, seule, se voit obligée d'emprunter en Yens et Dollars.

La directive 91/440 recommandait le désendettement des entreprises ferroviaires (effectif en Allemagne) : par l'assainissement de la structure financière des entreprises ferroviaires ;

Les directives européennes sont pourtant toujours claires et sans ambiguïté (art.9 de la directive 2012/34) : *« les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et qui réalise l'assainissement de la situation financière de celles-ci. Les États membres peuvent exiger que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises ferroviaires, un service distinct d'amortissement de la dette ».*

La dette de la SNCF, de 45Mds d'€ en 2014, devrait atteindre plus de 60 Mds d'€ en 2020. Les frais liés à la dette s'élèvent à 1,5Mds d'€ par an. (Somme qui serait nécessaire annuellement à la régénération du réseau).

LE RÉSEAU :

Aujourd'hui : Environ 30 000 km de lignes dont 15687 électrifiées et 2024 LGV.

Devant l'état de délabrement du réseau, il est établi le rapport RIVIER (EPFL)² en 2005 qui évalue l'effort financier de remise en état à plus de 15Mds € sur 10 ans, sans doute insuffisant pour une régénération globale puisqu'il préconise parallèlement une réflexion sur la consistance du réseau.

Dans la région ex-Auvergne, à l'exception de Clermont-Paris, toutes les autres lignes du réseau sont classées 7 à 9³ selon l'UIC⁴.

Le Contrat de Performance passé entre l'État et le groupe SNCF ne prévoit aucun financement pour ces lignes. Les seuls investissements viendront des CPER⁵, c'est à dire financements de l'État, des régions et même des collectivités territoriales. La plupart des travaux effectués ou prévus ne le sont que pour éviter une dégradation supplémentaire.

L'Auvergne a été et est sans doute toujours la championne des ralentissements et des lignes suspendues pour raison de sécurité. Un ralentissement à 40 km/h en Ville-Gozet, un autre à 60 km/h en gare de Lapeyrouse.

LES TET :

Montluçon est au centre de la France, à l'intersection de 2 lignes LE MONT DORE – USSEL – MONTLUÇON – PARIS et BORDEAUX – LIMOGES – MONTLUÇON – LYON.

Ces 2 lignes ont perdu leur statut national depuis le transfert de certaines lignes TET aux régions.

- Montluçon Bourges Vierzon Paris sera désormais gérée par Centre Val de Loire, ce qui ne garantit en rien le maintien des trains directs Montluçon Paris.
En 1988, le trajet s'effectuait en 2h 58 malgré une correspondance de 10 minutes à Vierzon. Le meilleur temps aujourd'hui est de 3h20 pour aller jusqu'à 3h50 voire plus.
L'itinéraire via Bourges allonge mécaniquement le temps de trajet de 20 minutes.
L'utilisation de matériel bi-mode (traction diesel et électrique) peut être une solution de gain de temps et peut-être de maintien de la relation directe selon le type de matériel utilisé.

Nous demandons la mise à double voie et l'électrification de la ligne Montluçon-Vierzon.

- Bordeaux Limoges Montluçon Lyon n'a plus de desserte de bout en bout depuis 4 ans, des travaux ayant été le 1^{er} prétexte à la suppression de la relation. (travaux pourtant jamais effectués)
Depuis le transfert des TET la région Nouvelle Aquitaine a repris comme TET la liaison Bordeaux-Limoges. Toutefois, elle souhaite le retour de la relation Bordeaux-Lyon de bout en bout et sollicite en conséquence la région Auvergne-Rhône-Alpes afin d'engager une coopération inter régionale. Aucune réponse de l'AURA à ce jour.
En fait le tiers central Limoges-Saint Germain des Fossés (la traversée de la Creuse et de l'Allier) n'est plus desservi alors que la fusion des régions a fait naître des besoins supplémentaires de déplacements tant de la Creuse vers Bordeaux que de l'Allier vers Lyon.
La disparition de Bordeaux-Lyon va faire de Montluçon un cul de sac.

Nous demandons le retour des 2 aller-retour Bordeaux-Lyon de bout en bout.

LES TER :

La situation géographique de Montluçon nécessite de fortes coopérations inter régionales avec Centre Val de Loire et Nouvelle Aquitaine.

Après la fusion Auvergne-Rhône-Alpes, la convention TER n'a pas été renouvelée. Les négociations n'ayant pas abouti, la Région s'appuie sur un règlement européen traitant de la délégation de service public. La Région définit toujours la nature du service à effectuer mais avec le financement qu'elle juge suffisant à l'exécution de ce service.

De plus, les instances de concertation avec les usagers n'existent plus. Il n'y a pas eu de Comité de ligne à Montluçon depuis 2015.

3 Classement UIC : 1 à 4 = fortement chargées ; 5 et 6 = moyennement chargées ; 7 à 9 = faiblement chargées.

4 UIC : Union Internationale des Chemins de fer.

5 Contrats de Plan État/Régions

LES EFFECTIFS :

Les effectifs SNCF sont de 150 000. Ils étaient de 213 000 en 1988. Entre 2003 et 2013, ils ont baissé de 25 000 (178 000 en 2003, 153 000 en 2013).

La réforme 2014 va accentuer le phénomène : D'ici 2020, 11 à 13 000 postes vont disparaître.

Localement, 120 cheminots aujourd'hui (Secteur Montluçon-Gannat)

Nous nous opposons à la diminution de l'amplitude d'ouverture du guichet voyageurs.

LE FRET :

3 400 points de desserte en 1988, à peine 800 aujourd'hui.

LAPEYROUSE-VOLVIC suspendue en 2007, MONTLUÇON-USSEL le 01-01-2008

Deux clients fret font de la résistance : ADISSEO-COMMENTRY et YMERIS-LAVAUFANCHE.

La part modale du ferroviaire est de 8%, elle était de 16% en 2000, celle de la route est de 88%.

Le CODÉRAIL a recensé plus de 1 million de tonnes de potentiel fret sur le bassin de Montluçon.

ENVIRONNEMENT

GES

Malgré les nombreux débats sur l'environnement (Grenelle, conférences environnementales, transition écologique, COP 21) le poids des transports dans les émissions de GES est rarement mis en évidence.

En France, le transport est le plus gros contributeur (29,6 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,7 %) soit + 0,4 % en moyenne annuelle en dépit des progrès techniques et des nouvelles normes et des ambitions affichées dans les sommets environnementaux.

Le transport émet en 2013 129,8 millions de tonnes-équivalents-CO₂ dont 122,6 millions sont directement imputables aux transports routiers (soit 94,4 %). Pour le transport routier, les voitures particulières sont responsables de 56,1 % des émissions de CO₂, les deux roues de 1,3 % et les véhicules lourds et utilitaires (principalement transport de marchandises) 42,6 % (véhicules lourds 22,6 %, véhicules utilitaires 19,9 %).

Consommation de pétrole : La consommation des transports s'élève à 44,7 Mtep (Millions de tonnes équivalents pétrole en 2014). Soit près des trois quarts de la consommation finale de produits pétroliers en France ; Le mode de transport représentant la plus grande part de la consommation d'énergie est le transport routier : il représente à lui seul, en 2012, 95 % de la consommation d'énergie des transports, part relativement stable dans le temps.

L'ÉCOTAXE

Cette taxe poids lourd, qui devait entrer en vigueur le 1er octobre 2014, aurait pu rapporter 1,24 milliard d'euros par an à l'État, dont 760 millions de recettes nettes pour l'AFIFT⁶ et 160 millions pour les collectivités. L'écotaxe existe en Suisse, en Autriche, en Allemagne, en Slovaquie et en Belgique sans que personne n'y trouve à redire quelle que soit la couleur de son bonnet.

LES COÛTS EXTERNES

Une étude, commandée par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), met en évidence les avantages environnementaux du rail par rapport à d'autres modes de transports. Cette étude, réalisée en 2011 sur la base de données datant de 2008, par un consortium de consultants (CE Delft, ISIS et INFRAS) s'intéresse aux coûts externes liés aux transports.

Elle met en évidence que les coûts externes liés au transport routier sont au moins 4 fois plus élevés que ceux du transport ferroviaire (4 fois pour le fret, 6 pour le transport de passager).

On apprend également que le total des coûts externes liés aux transports en 2008, pour les 27 pays étudiés (les 27 États membres sauf Malte et Chypre plus la Suisse et la Norvège), a été estimé à 510 milliards

6 Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France.

d'euros. En ajoutant la congestion, on approche les 660-760 milliards.

Les accidents, la congestion, le changement climatique et la pollution représentent 86 % des coûts.

Le total des coûts externes représente 4 % du PIB des 27 pays étudiés, 5 à 6 % avec la congestion. Il s'agit donc d'un enjeu important qui est aujourd'hui financé en grande partie par le contribuable.

Le secteur routier génère 93 % du total des coûts externes, le rail environ 2 % et le secteur aérien de passager 4 % et le trafic par voie navigable 0,3 %.

CONCLUSION

Le transport ferroviaire est à même de relever les défis énergétiques et environnementaux de notre époque pour peu qu'on lui en donne les moyens.

Les transports ont été sous la responsabilité de toutes les sensibilités politiques. Le bilan reste accablant.

La responsabilité de cette situation incombe à l'État, seul à même de trouver les financements nécessaires à la remise à niveau du réseau et à sa modernisation.

- Retour des sociétés d'autoroutes dans la sphère publique.
- Mise en place de l'écotaxe.
- Utiliser le produit de l'évasion fiscale (80 Milliards/an).

Le Codérail,
août 2017.