



1988 - 2020  
32 ans de combats



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/>

## LETTRE OUVERTE AUX CANDIDATS et à leurs électeurs

La desserte ferroviaire du bassin de Montluçon et du Val de Cher ne cesse de s'appauvrir depuis des dizaines d'années. Malgré réunions, courriers, rassemblements et manifestations, notre territoire est traité comme un territoire de seconde zone.

Pourtant, il y a peu, nous étions desservis par deux lignes nationales : USSEL-MONTLUÇON-PARIS et BORDEAUX-LIMOGES-MONTLUÇON-LYON qui constituaient, à l'instar de la croix autoroutière A71/RCEA, la croix ferroviaire dont a besoin le bassin de Montluçon.

De réformes en réformes, la SNCF, appliquant scrupuleusement les politiques des transports mises en œuvre, caractérisées par un désengagement récurrent de l'ÉTAT, a laissé à l'abandon des kilomètres et des kilomètres de lignes jusqu'à y interdire les circulations pour raisons de sécurité, par suite des manques de travaux d'entretien. Les lignes qui subsistent ne permettent cependant pas aux trains de circuler à une vitesse normale en raison de l'état de la voie.

Exemple : entre Montluçon et Bourges/Vierzon, la ligne illustre parfaitement cette situation ubuesque où, après deux mois de travaux avec fermeture de la ligne et censés améliorer la voie, la vitesse des trains est ramenée de 120 à 80 km/h, voire même abaissée à 40 km/h sur 7 km entre Vallon et Montluçon.

On nous annonce des travaux en 2023/2024 sous réserve que les crédits nécessaires soient inscrits dans le futur *Contrat de plan ÉTAT/RÉGION 2021/2027*.

**Rien n'est moins sûr !**

.../

/...

Combien de temps faudra-t-il encore attendre pour bénéficier de dessertes rapides et fréquentes, de gares ré-humanisées en personnel commercial et de sécurité, de tarification incitative, adaptée et peu coûteuse ?

Sans doute le temps nécessaire à un gouvernement à prendre conscience des vertus du transport ferroviaire tant du point de vue énergétique qu'environnemental par comparaison avec d'autres modes de transport.

Visiblement, celui en place n'est pas pressé et rien ne prouve qu'il en ait la volonté !

Pourtant le devenir de nos lignes va très prochainement se jouer.

Les 9 000 km de lignes qualifiées de « **petites** » ou de « **desserte fine du territoire** » ont fait l'objet d'un rapport (dit Rapport PHILIZOT, du nom de son auteur) issu des réflexions menées dans toutes les Régions sous l'égide des Préfets.

**Curieusement ce rapport est maintenu secret dans un tiroir ministériel !**

Tout aussi curieusement, les Régions, d'ordinaire plutôt enclines à vanter leurs actions, n'ont pas cru bon de communiquer sur le sujet. Par peur de heurter quelques sensibilités bienveillantes à la veille d'un scrutin municipal incertain ?

En fait, les « petites lignes » seront classées en 3 catégories :

1. Celles possédant un caractère structurant (*mais qui va en juger ?*)
2. Celles dont la rénovation est inscrite dans les Contrats de Plan État-Région (CPER) 2015/2020 (prolongés jusqu'en 2022 car 30% seulement des crédits ont été consommés).
3. Enfin les autres, confiées aux Régions et aux Collectivités Territoriales par voie d'accords bilatéraux, où pourront être menées des « expérimentations d'ordre technique ou de gouvernance » qu'autorise la *Loi d'Orientation des Mobilités* (LOM).

En résumé : **Financez ou Fermez.**

Comment imaginer l'organisation et le financement de la mobilité ferroviaire par un simple élargissement de la compétence des Régions aux intercommunalités aux budgets déjà contraints ? On marche sur la tête !

Restera alors l'ultime solution en cas d'incapacité à trouver des alternatives et les moyens de les financer : FERMER la ligne, mesure dont personne ne souhaite endosser la responsabilité.

En tout état de cause, le Ministère des Transports souhaite signer avec les Régions des plans d'actions concertés à la mi-février !

.../

/...

Pour le CODÉRAIL, les lignes USSEL-MONTLUÇON-PARIS et BORDEAUX-MONTLUÇON-LYON jouent un rôle structurant évident et relèvent de la 1<sup>ère</sup> catégorie dont le financement des travaux de modernisation incombe à l'*ÉTAT* et à *SNCF Réseau*.

En tant que premiers acteurs de terrain soucieux de l'aménagement du territoire vous ne manquerez pas, à juste titre, de revendiquer l'urgence à stopper la lente agonie des **Services Publics** et de clamer haut et fort les besoins d'attractivité des territoires. Un de ses tous premiers piliers demeure **l'accessibilité**. A ce titre, le maillage ferroviaire doit être préservé car l'imbrication des lignes entre elles garantit l'effet réseau.

Aussi nous en appelons à votre vigilance et votre soutien pour relayer auprès des pouvoirs publics l'utilité du transport public ferroviaire, l'efficacité qui a été pendant longtemps la sienne, pour peu qu'on lui en donne enfin les moyens.

Montluçon, le 17 février 2020

Le CODÉRAIL