



*CO*mité 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/>

POINT PRESSE DU MARDI 8 DÉCEMBRE 2020

ANNONCES ET SITUATION

Plan de relance : 280 M€ pour l'Auvergne

- 130 M€ : sur Clermont-Paris (87 Etat /43 AURA)
- 130 M€ : 9 lignes prioritaires dont Montluçon-Vallon et Montluçon-Gannat (65/65) entre 2020 et 2022,
- 20 M€ : Sauvetage des lignes fret (aucune sur le secteur de Montluçon)
- Restent à préciser quelles sont les sommes attribuées sur chaque ligne, pour quels types de travaux (voie, signalisation ?) et dans quels délais ? En espérant que la parole de l'État soit enfin tenue.

L'examen du CPER¹ 2015/2020 fait apparaître une moyenne nationale de consommation des crédits d'État de l'ordre de 40% seulement à la fin du contrat et des travaux qui ne sont pas effectués. Il y a fort à craindre que malgré la prolongation du CPER jusqu'en 2022, on assiste au même phénomène.

La remise à niveau des lignes régionales d'Auvergne avait été estimée à 765 M€ ; En 2016 on annonce un plan de sauvegarde de 264 M€. Mais sur les 264 M€, 120 seulement ont été consommés. Il en reste 144 ! Voulez-vous parier qu'on nous a annoncé à grand renfort de publicité un plan de relance de 130M€ d'engagements nouveaux alors qu'il s'agirait de ceux déjà annoncés en 2016 et toujours pas réalisés !

C'est pour cela que nous demandons une clarification nette et précise de la situation.

En attendant, un ralentissement à 40 km/h déjà observé sur une dizaine de kilomètres risque de s'étendre de Vallon à Montluçon si les travaux ne s'effectuaient pas. Et la limitation permanente de vitesse entre Montluçon et Commentry n'a toujours pas disparu.

- Nous attendons de rencontrer la Région Centre Val de Loire pour connaître la nature des travaux à réaliser entre Bourges et Montluçon maintenant que la ligne a réintégré SNCF Réseau à la faveur d'un avenant au CPER 2015/2020 signé en juillet et que INVEHO propriétaire des Ateliers d'ORVAL va devenir le 1^{er} constructeur de wagons.

1 CPER : Contrat de Plan État/Région

NOUVEAUX HORAIRES (Service) 2021 (qui débutent le dimanche 13 décembre 2020)

Montluçon-Bourges-Vierzon-Paris :

-Renforcement avec autocar direct jusqu'à Vierzon > Paris avant 9h

-----id-----depuis Vierzon > Montluçon avant 12h

Le CODÉRAIL souhaite que cette liaison se fasse en train, car les gares intermédiaires ne sont pas desservies.

Montluçon-Clermont :

-Toujours pas d'amélioration de la liaison (retour de Clermont en début d'après-midi départ 13h50, arrivée 15h20 par continuation du TER qui ne va pas plus loin que Gannat.

Montluçon-Lyon :

-DF² : Bus entre Montluçon et Vichy pour Lyon en correspondance avec le train de Limoges.

-DF : Bus entre Vichy et Montluçon pour Limoges en correspondance avec le train de Lyon

-Toujours pas de Montluçon-Lyon direct ni le matin, ni à la mi-journée, ni le soir.

A noter la démarche volontaire entre les Régions AURA et Occitanie pour une étude sur l'infrastructure de la ligne des Cévennes Clermont-Nîmes.

Pourquoi pas une étude entre AURA et Nouvelle Aquitaine pour le Bordeaux-Lyon ?

(les démarches volontaires d'AURA sont à géométrie variable).

RAILCOOP

UN BREF RAPPEL

Dans notre région, la ligne Clermont-Ferrand-Paris fait partie du réseau jugé structurant. Depuis juillet l'infrastructure de la ligne Montluçon-Bourges/Vierzon a réintégré SNCF Réseau parce que jugée structurante.

Curieusement, il n'est pas reconnu de caractère structurant à la ligne Bordeaux-Lyon, longue de 640 km, qui relie l'Atlantique aux Alpes, 2 métropoles importantes, qui irrigue 2 grandes régions, (Nouvelle Aquitaine et Auvergne Rhône Alpes) et 8 départements !

On se demande ce qu'il faut de plus.

Ainsi, après avoir supprimé les relations de bout en bout en 2014, L'État confie au sénateur DURON le soin d'établir un rapport sur le devenir des TET (Trains d'Équilibre du Territoire). Il y est entre autre recommandé de transférer aux Régions la ligne Bordeaux-Lyon. (A noter qu'une autre mission vient d'être confiée au sénateur DURON qui devra plancher sur le financement des transports publics).

- Nouvelle Aquitaine accepte de reprendre à son compte Bordeaux-Limoges puis Bordeaux-Limoges-Guéret-Montluçon après protestation des élus limousins mais surtout creusois.
- Auvergne Rhône Alpes, elle, refuse le transfert de la ligne, arguant qu'elle relève de la compétence de l'État (argument tout à fait recevable, mais habilement avancé pour masquer le peu de volonté politique de la région en matière ferroviaire).

- Il y a 2 ans, Nouvelle Aquitaine tenant son engagement, crée une relation Bordeaux-Montluçon, à charge pour AURA d'assurer la continuité de la desserte entre Montluçon et Lyon. Après bien des courriers et interventions, une correspondance entre deux trains est mise en place à Montluçon, via Riom, mais de courte durée puisqu'en décembre prochain elle n'existera plus.

C'est dans ce contexte qu'intervient RAILCOOP qui compte sur un potentiel annuel de 690 000 voyageurs évalué par l'étude SYSTRA.

Après 6 ans de disette, on peut comprendre que cette proposition reçoive un accueil tout à fait favorable de la part des usagers. Par contre, l'enthousiasme de certains élus, grands et petits, envers RAILCOOP a de quoi surprendre quand on sait qu'ils n'ont pas levé le moindre petit doigt à l'annonce de la fin du Bordeaux-Lyon décidée par SNCF et État réunis.

Et voilà qu'on s'intéresse enfin à cette relation, à la demande de RAILCOOP, dont l'initiative est permise par l'ouverture à la concurrence fin 2020.

(Ouverture à la concurrence combattue par les cheminots et le CODÉRAIL, mais sans succès, lors des réformes de la SNCF).

Question : Comment RAILCOOP va-t-elle obtenir de SNCF-Réseau l'entretien nécessaire de l'infrastructure, voire sa modernisation ?

Les engagements de l'État (2,7 Milliards€/an) au travers du Contrat de Performance 2017/2027 sont jugés très insuffisants. Nombre d'experts et d'observateurs estiment que l'état du réseau nécessite 500 M€ de plus par an pendant 10 ans, ce qui porte la dotation globale nécessaire à 4 Milliards€/an. Mais cette estimation ne concernerait que le réseau structurant. Les petites lignes auraient, elles, besoin de 700M€/an.

C'est une question vitale. Actuellement, les modestes performances de la ligne Bordeaux-Lyon (notamment dans sa partie centrale) nuisent à l'attractivité de la desserte.

Comment les travaux nécessaires d'entretien et de modernisation (travaux de voie et signalisation) pourraient-ils être jugés prioritaires et financés par SNCF Réseau puisque la ligne n'est pas jugée structurante ?

Question : La SNCF, du temps de sa splendeur, devait sa notoriété à son organisation pointue de par sa capacité à desservir l'ensemble du réseau avec exactitude, l'imbrication des lignes entre elles permettant ce qu'on appelle l'effet réseau. À Bordeaux comme à Lyon mais aussi dans les gares intermédiaires, **les correspondances seront-elles assurées** ? Un opérateur privé en a-t-il l'obligation ?

Question : RAILCOOP crée sa propre tarification. Un abonné auvergnat peut-il emprunter une circulation RAILCOOP sans risquer de ne pas bénéficier des avantages de son abonnement (étudiant, senior, etc...) ?

Question : La SNCF (ou la Région) mettra-t-elle à la disposition de RAILCOOP ou d'un autre opérateur ses services d'intervention et de maintenance en cas d'incident sur la ligne ou sur le matériel ?

Question : Au sujet des financements, les Régions ne risquent-elles pas de financer (en devenant sociétaires de RAILCOOP) un concurrent direct de ses propres dessertes ?

Nous estimons que la réussite de RAILCOOP est étroitement liée aux concours financiers de la sphère publique. S'il y a financement public, pourquoi ne l'a-t-on pas accordé aux dessertes d'avant par la SNCF ? Nous demandons que la relation Bordeaux-Lyon soit réintégrée au réseau **Inter-Cités** sous la gouvernance de l'État, garant de l'égalité de traitement des citoyens ainsi que de la cohérence territoriale.

Projet de VOIE VERTE Montluçon-Évaux les Bains

Lors des dernières élections municipales, de nombreuses collectivités ont souhaité « verdir » leur programme. Aubaine : la ligne de chemin de fer est fermée, la SNCF n'en veut plus, la vieille habitude a prédominé : utiliser la plate forme de la voie ferrée en espérant par ailleurs qu'elle soit cédée pour l'euro symbolique.

Le CODÉRAIL veut bien croire que cyclistes et randonneurs trépignent d'impatience à l'idée de se rendre de Nantes à Montauban à bicyclette en faisant escale à Montluçon. Mais nous croyons plutôt à l'impatience des montluçonnais de pouvoir se rendre en train à Paris, Lyon ou Bordeaux même avec les temps de parcours d'il y a 30 ans ! C'est dire si la situation s'est dégradée !

Le CODÉRAIL estime que créer une voie verte en lieu et place d'une infrastructure ferroviaire, **c'est aller à l'encontre des défis de notre époque.**

Chercheurs, scientifiques, spécialistes du climat affirment tous qu'il y a urgence à considérablement diminuer nos émissions de GES (gaz à effet de serre) et que parmi les moyens d'y parvenir, le transport ferroviaire est l'outil incontournable de la transition écologique. Pour mémoire, 30% des émissions de GES proviennent des transports (la route en émet 94%, l'aérien 4% mais rail et fluvial 2 % seulement) et on vous fait grâce des coûts externes encore plus accablants pour le transport routier.

Même l'Union Européenne en a pris conscience en déclarant que 2021 sera une belle opportunité pour le transport ferroviaire européen puisqu'elle sera appelée : « **Année européenne du rail** ». Elle souhaite transférer 30% du transport routier sur des distances de plus de 300 kilomètres vers les trains et les canaux d'ici 2030, et atteindre 50% d'ici 2050. La baisse des GES ne sera significative **que si chacun baisse sa part d'émissions.** Mais Montluçon-Evaux ça vaut la peine ? combien de GES ?

SNCF Réseau instruit la procédure de déclassement de la ligne sur laquelle aucun projet de reprise d'exploitation ferroviaire n'est envisagé à court ou moyen terme, mais ne s'engage pas sur le long terme. C'est dire la précaution (d'ailleurs inhabituelle) qu'impose la situation climatique.

Rappelons que la ligne a été suspendue après que SNCF Réseau, vu l'état de la voie ait interdit les circulations, temporairement, disait-on à l'époque (2008). Mais personne ne la considérait inutile !

Aucune étude socio-économique n'a été engagée pour juger de sa pertinence !
A-t-on idée du nombre de voyages individuels et collectif entre Évaux et Montluçon ?
A-t-on idée des coûts induits par l'absence de cette ligne ?

Des projets d'activités économiques ont existé sur la ligne, puis avorté pour incertitude du maintien de la ligne (scieries Létrade).

Évaux doit être desservi notamment pour les besoins de son établissement thermal.

SNCF Réseau reconnaît que sur les **79 ouvrages d'art « certains sont remarquables, disposent d'un certain attrait, attestant de la qualité et du potentiel touristique du territoire ».**

C'est cela qu'il faut valoriser en permettant la circulation de trains touristiques où l'association AAATV pourrait être partie prenante puisqu'elle entretient avec professionnalisme autorails et matériels ferroviaires. Mais ça n'a jamais été étudié.

Rendre la situation irréversible en faisant de Montluçon un **cul de sac ferroviaire** semble générer une incompréhensible indifférence.

Il existe par ailleurs nombre de voies vertes longeant une voie ferrée exploitée, en France et à l'étranger.

Nous l'avons déjà affirmé : tout déclassement de ligne doit être précédé d'une étude socio-économique et nous demandons aux pouvoirs publics de la réaliser.

Rencontre avec MONTLUÇON COMMUNAUTÉ

Nous avons rencontré, à notre demande, Montluçon Communauté pour évoquer les sujets développés dans ce point presse et faire part de nos propositions en leur demandant d'intervenir :

- Auprès de l'État et de la SNCF pour demander le reclassement de Bordeaux-Lyon comme ligne nationale structurante.
- Auprès de la SNCF et la région Centre Val de Loire pour rétablir la liaison directe avec Paris.
- Auprès de la SNCF et de la région AURA pour créer des liaisons directes pour Lyon.
- Auprès de la région AURA pour obtenir l'amélioration des dessertes entre Montluçon et Clermont-Ferrand.
- Auprès de la SNCF pour que soit revue l'amplitude d'ouverture des guichets de la gare afin qu'ils le soient au moment du départ des trains.
- Agir pour l'accès à la gare en réservant un parking gratuit aux usagers du train.
- Agir pour l'accès aux quais par l'installation d'ascenseurs. (pour les personnes à mobilité réduite)
- Agir pour que davantage de dessertes urbaines desservent la gare.
- Enfin, nous avons été informés de travaux liés à l'intermodalité par la construction de parkings autocars, vélos, bus urbains et inter urbains derrière la gare.

La construction d'une passerelle enjambant le faisceau de voies permettrait de relier la gare à ce nouvel espace. Nous espérons enfin que ce projet ne diminuera pas le faisceau de voies nécessaire aux trains de fret ni l'accès au dépôt géré par l'AAATV.