



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/>

POINT PRESSE du 22 décembre 2016

Ce point presse intervient au moment où le dossier des Trains d'Équilibre du Territoire (TET) connaît une évolution que le CODÉRAIL redoutait. Après les accords intervenus entre l'État et les Régions Normandie, Grand Est, Nouvelle Aquitaine et Occitanie, la décision de la Région Centre-Val de Loire nous est parvenue et a déjà été commentée par des élus de notre bassin. Le CODÉRAIL n'entend pas arbitrer le match des réactions d'autant que les intervenants, de par leur appartenance politique, sont comptables du bilan accablant du dossier ferroviaire pour avoir de près ou de loin soutenu les politiques des transports décidées depuis 40 ans. Il est constaté depuis de nombreuses années sur le réseau routier de nombreux accidents, une augmentation importante des gaz à effet de serre, des coûts externes, mais rien n'y fait, le transport ferroviaire reste le parent pauvre de la politique des transports malgré le Grenelle de l'environnement, les conférences environnementales et la récente COP 21. L'abandon de l'écotaxe illustre parfaitement le manque de volonté politique à promouvoir les modes de transport les plus vertueux.

Au sujet des TET, au 1er janvier 2018 :

- Nouvelle Aquitaine sera AOT (Autorité Organisatrice de Transports) de Bordeaux-Angoulême, Bordeaux-Ussel et **Bordeaux-Limoges**,
- Occitanie sera AOT de Clermont-Nîmes et Clermont-Béziers sera gérée conjointement par l'ÉTAT et Occitanie (une première !)
- Centre-Val de Loire sera AOT de Paris-Orléans-Tours, Paris-Montargis-Nevers et **Paris-Bourges- Montluçon**.

Et Auvergne-Rhône-Alpes ? Silence... on fait la crèche !

L'ÉTAT a réussi son pari : se débarrasser des lignes TET dont le bilan financier est pour lui difficilement soutenable ! A qui va-t-on faire croire que ce serait financièrement davantage soutenable pour les Régions ?

Le réseau ferré, comme le réseau routier, appartient à la Nation et doit rester sous la responsabilité de l'ÉTAT. Pourquoi ?

- Les régions n'ont pas les moyens financiers nécessaires. L'ÉTAT participe au renouvellement du matériel roulant, verse parfois une contribution de fonctionnement, mais ne parle pas des travaux de modernisation de l'infrastructure indispensables pour faire circuler du matériel capable de rouler à 160 km/h sur des lignes ne permettant que des performances moindres, car datant des années 70/80.

- Ces accords entre régions et ÉTAT restent tributaires des alternances politiques pouvant intervenir.
- Les régions vont organiser les dessertes à l'intérieur de leur territoire sans se préoccuper de la continuité territoriale garantie par l'effet du réseau national.
- Les dessertes seront assurées avec leur matériel propre sans possibilité de mutualisation des moyens.

La situation du bassin de Montluçon

Bordeaux-Lyon devient terminus à Limoges, Lyon-Bordeaux ne part plus de Lyon, Montluçon ne voit plus rien passer. (*Même plus les autocars Macron*)

Pour Paris-Montluçon, ou bien nous n'avons pas tous les éléments en notre possession ou bien on nous enfume !

Le communiqué commun État/Région Centre-Val de Loire ne prouve en rien que les trains directs seront maintenus. La ligne perd son caractère national !

Les rames RÉGIOLIS circulent en unités simples, doubles ou triples. Double étant la composition minimum nécessaire, et sûrement insuffisante pour Montluçon-Paris dans la mesure où les trains doivent desservir Vallon, St Amand, Châteauneuf-sur-Cher, St Florent, Bourges ou Vierzon, voire Les Aubrais. Mais dans les horaires actuels, impossible d'assurer les 2 aller/retours existant aujourd'hui.

On s'achemine, jusqu'à plus ample information, vers une desserte Montluçon-Bourges/Vierzon en RÉGIOLIS et changement de train, que nous avons déjà annoncée. A noter que le passage à Bourges pénalise mécaniquement le temps de trajet Montluçon-Paris de 20 minutes à cause de l'allongement du trajet et du rebroussement en gare de Bourges.

En résumé : Plus de train direct vers Paris, aucun gain de temps, plus de Bordeaux-Lyon et sans doute plus pour longtemps de Montluçon-Guéret. Le changement n'est encore pas pour demain ! Nous avons en notre possession un document selon lequel l'état de la ligne vers Guéret va nécessiter, avant 2020, la mise en place de ralentissements à 60 km/h ; le CPER (Contrat de Plan État-Régions) ne prévoyant aucune intervention entre Montluçon et Guéret, la section Montluçon-Guéret, en l'état, ne peut être considérée comme pérenne. Elle est donc en passe de ne plus être apte à la circulation des trains de voyageurs, mais seulement des trains de fret.

Ce qui nous fait dire que **Montluçon sera un cul de sac ferroviaire !**

Comment imaginer dans quelques dizaines d'années, qu'un TGV pourrait desservir un cul de sac ferroviaire que les trains classiques auront déjà abandonné ? Aucun exemple en France !

Circonstance aggravante : Bien que le Conseil d'ÉTAT ait annulé la déclaration d'utilité publique du projet de LGV (1) Limoges-Poitiers, un Président, ancien élu du Limousin, vient de lancer une mission pour regarder de plus près la desserte du Limousin, le but étant de remettre cette LGV sur les rails. Quel rapport avec la situation montluçonnaise ?

Une conséquence dramatique : Si de Limoges (et des villes plus au sud), on se rend à Paris via Poitiers, la ligne actuelle Limoges-Vierzon-Paris va perdre beaucoup de sa consistance et les trains en correspondance que nous empruntons à Vierzon vont considérablement se raréfier.

Et comment imaginer aussi qu'un éventuel centre de maintenance pour RÉGIOLIS puisse s'installer à Montluçon ! Les centres de maintenance, par souci de gestion et de réactivité se trouvent dans des localités accessibles à partir desquelles les interventions sont rapides et au plus près des lignes où sont le plus utilisés les matériels roulants. Il serait illusoire de croire que Montluçon pourrait être choisie pour cette fonction. De plus, l'activité nécessite des installations et des moyens matériels et humains qu'a connus le dépôt de Montluçon du temps de sa splendeur (au temps de la vapeur). Or, aujourd'hui où installer ces ateliers ?

Enfin, les problèmes de dessertes sont généralement abordés lors des comités de ligne à l'initiative de la Région et de la SNCF. Il n'y en a pas eu depuis le changement de majorité au Conseil Régional en Auvergne-Rhône-Alpes. Malgré de nombreux courriers, les échanges ne seront possibles que le 16 janvier 2017 à Lyon, siège du Conseil Régional, à 17 h et pour une soixantaine d'associations d'usagers de la Région ! Et pour ceux qui ne pourront s'y rendre, un autre comité est prévu à Clermont-Ferrand, mais dans le courant du second semestre 2017 ! La régionalisation des TER avait pour principe de jouer la carte de la proximité tant pour l'évaluation des besoins que pour recueillir les doléances des usagers.

On a décidément une curieuse conception du dialogue social en Auvergne-Rhône-Alpes !

Notre préoccupation reste le **Service Public ferroviaire** pour répondre aux besoins de Montluçon. C'est la raison pour laquelle le CODÉRAIL mettra à profit la prochaine période électorale pour mettre les différents acteurs du transport devant leurs responsabilités en les conviant à un débat public organisé dans cette période, courant mars 2017.

Le CODÉRAIL

(1) LGV : Ligne à Grande Vitesse