

COMPTE-RENDU de la réunion de Huriel le 20-02-2014.

L'association qui milite pour la desserte ferroviaire de la carrière de Archignat, présidée par Mr COURTY Abel rencontrait le député de la circonscription, Bernard LESTERLIN afin de lui exposer le motif de leur démarche. Pour avoir une première fois participé à une réunion publique de l'association, le CODERAIL était invité à faire part de son expertise technique.

Bref rappel de la situation par Mr Courty:

Un carrier souhaite rouvrir la carrière de Archignat, envisageant d'y extraire **800 000 à 1 million de tonnes** de matériaux pour l'alimentation de chantiers situés en région Ile de France et Savoie. Cette carrière, inexploitée depuis une quinzaine d'années, est toujours reliée à la ligne Bordeaux-Lyon, mais les voies dans la partie privée de cet embranchement qui pouvait contenir 22 wagons, ont été déposées. Pour transporter cette importante production, l'exploitant compte utiliser la route et a pris contact avec le Conseil Général de l'Allier. Celui-ci après examen des conditions de desserte offertes s'acheminait vers la création d'un nouvel itinéraire routier vers la RCEA, évitant de traverser les localités de Archignat, Huriel et Domérat mais reportant les nuisances sur ce dernier itinéraire. Cette solution serait abandonnée, et l'itinéraire initial toujours d'actualité.

C'est ainsi que s'est créée l'association qui souhaite que la desserte de la carrière s'effectue exclusivement par rail, exceptés les acheminements desservant des chantiers de proximité. (A noter qu'une seconde association s'opposant, elle, à l'ouverture de la carrière, est constituée des proches riverains de la carrière).

Le député s'est déclaré en faveur de la desserte ferroviaire du site et envisage de rencontrer la société ORBELLO propriétaire de la carrière. Il a ensuite défendu les conclusions du Grenelle 1 qu'il avait votées, pas celles du Grenelle 2, plaide pour un transfert de la route vers le rail, parle de l'approvisionnement en bois de la centrale biomasse de Commentry et espère voir ce projet alimenter en énergie davantage que la seule ville de Commentry. Il embraye sur les dessertes voyageurs du bassin de Montluçon, souhaite l'utilisation de matériels bi-mode entre Montluçon et Paris, soutient l'électrification de la ligne et termine en trombe à bord du TGV en 2030 !

Considérant que l'on s'était quelque peu éloignés du sujet, nous avons rappelé que le tronçon Huriel-Montluçon bénéficiait en ce moment du remplacement de 11 000 traverses, que la ligne était en mesure de supporter le trafic prévu de la carrière, et que s'il devait y avoir aide financière publique vers l'exploitant, celle-ci devrait porter sur la réinstallation des voies de la partie privée. De notre point de vue, nous ne sommes pas systématiquement contre les aides aux entreprises si elles s'accompagnent de contreparties allant du mieux disant social, au mieux disant environnemental en passant par le mieux disant énergétique.

Selon nous, l'exploitant a beau jeu aujourd'hui de ne pas privilégier le fer tant que les annonces sur la pérennité de la ligne ne sont pas dissipées. Aussi nous demandons au député d'intervenir auprès du ministre des transports afin d'obtenir l'assurance de pérennisation de la ligne. D'autant que d'autres trafics importants peuvent l'utiliser. Nous citons le recensement effectué par le CODERAIL sur le potentiel fret de Lavaufranche à Commentry, voire Lapeyrouse et St Eloy, soit un trafic supérieur à 1 500 000T, de nature à revitaliser l'activité ferroviaire du bassin de Montluçon.

Mr le député prend note de notre analyse, en partage l'essentiel, donne RDV à l'association mais après les municipales, période favorisant une approche plus sereine de la situation. Il propose aussi de solliciter J.P Dufregne pour une prochaine entrevue.

En conclusion, beaucoup de référence à des thèmes généraux et déclarations incantatoires, mais rien de précis sur le sujet, ni même sur ses prochaines interventions. L'association nous a vivement remercié de notre participation.

