



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/>

## URGENCES ET PROPOSITIONS

### REMISE À NIVEAU ET MODERNISATION DU RÉSEAU

Travaux de voie importants à réaliser pour retrouver les vitesses initiales et pour diminuer les temps de parcours actuels, et pour éviter de nouveaux ralentissements.

Les ralentissements actuels à 60 km/h entre Montluçon et Gannat, 40 km/h entre Montluçon et Vierzon (Pont Supérieur).

Installations de signalisation actuelles obsolètes et non pérennes (durée de vie de 4 à 5 ans).  
(Montluçon-Guéret, Montluçon-Vierzon et Montluçon-Gannat) Pas de pièces de rechange des appareils d'espacement des trains.

Mise à double voie entre Vierzon et Montluçon, et électrification.

Mise à double voie entre Bordeaux et Lyon, et électrification.

Modernisation et humanisation des gares (dont Montluçon) et mise en place des installations pour personnes à mobilité réduite, accueil et délivrance des billets, retour du personnel dans les gares pour les fonction de sécurité et commerciales.

### DESSERTES TET

Maintien du caractère national de ces relations :

#### ***Le Mont-Dore-Ussel-Montluçon-Paris***

Actuellement suspendue, pourquoi des passages à niveau ont-ils été goudronnés ? Levée de la suspension pour le desserte de l'est de la Creuse et permettre la circulation des trains. (voyageurs, touristique, fret)

Maintien des DEUX allers-retours directs entre Montluçon et Paris.

Diminution des temps de trajet (crochet Bourges).

Utilisation de matériels performants et adaptés (connexions, bagagerie).

Dans un premier temps, le matériel bi-mode peut constituer une amélioration. (changement de loco ou correspondance à Vierzon)

Substitution ferroviaire aux dessertes routière actuelles.

#### ***Bordeaux-Limoges-Montluçon-Lyon***

Retour de la relation de bout en bout.

Retour des trois allers-retours quotidiens dans des créneaux horaires donnant aux extrémités les correspondances utiles (Alpes et Italie, vallée de Rhône, Pays Basque et Espagne).

Matériel réversible, performant et adapté.

## **DESSERTES TER**

Nécessité de coopérations inter-régionales avec Centre-Val-de-Loire et Nouvelle Aquitaine.  
Création d'une desserte ferroviaire directe entre Montluçon et Lyon permettant une arrivée avant 9 heures.

Mise en place d'une convention SNCF/Région AURA tenant compte des nouveaux besoins de déplacement, notamment en direction de la capitale régionale.

Retour des instances locales de concertation entre Région, SNCF et usagers.

## **DEMANDES FRÉQUENTES DES USAGERS**

Retour des dessertes ferroviaires au lieu de la route.

Présences du personnel SNCF nécessaire en gares et à bord des trains, sécurité et commercial.

Modernisation et accessibilité des gares.

Coût des billets jugé excessif.

Présence de parkings accessibles à tarifs non prohibitifs près des gares.

Mise en place de dessertes de rabattement vers les gares y compris la desserte urbaine de Montluçon.

## **FRET**

Mise en place du ferroutage.

Reconnaissance du trafic fret (wagons insolés) comme relevant de la mission de Service Public.

Favoriser l'utilisation du transport ferroviaire de fret auprès des entreprises par des mesures fiscales et la remise en état des ITE (installations terminales embranchées).

Potentiel fret recensé dans le bassin de Montluçon: plus de 1 million de tonnes auprès d'entreprises déjà reliées au réseau ferré: ADISSEO à COMMENTRY, YMERIS à LAVAUFranche et la carrière de ARCHIGNAT sous réserve que son exploitation soit effective.

Au regard du trafic routier constaté sur la RCEA, il y a urgence à opérer un transfert du trafic de la route vers le rail.

Août 2017