



COmité de DÉfense et de développement  
du RAIL de la région montluçonnaise



Montluçon, le 30 mai 2013,

Monsieur Frédéric CUVILLIER  
Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer  
et de la Pêche  
Grande Arche  
Tour Pascal A et B  
92055 PARIS La-DEFENSE Cedex

Monsieur le Ministre,

Montluçon est une sous-préfecture de l'Allier au nord-ouest de la région Auvergne, limitrophe aux régions Centre et Limousin. Cette agglomération de 75 000 habitants exerce son attractivité sur l'Est de la Creuse et sur les Combrailles du nord du Puy de dôme. Montluçon se situe à la croisée de deux lignes nationales Bordeaux-Lyon et Montluçon-Paris intégrées en 2010 à la convention ETAT-SNCF relative aux trains d'équilibre du territoire. Le CODERAIL (comité de défense et de développement du rail) œuvre depuis sa création en 1988 pour que la région montluçonnaise bénéficie de dessertes ferroviaires de qualité qui répondent aux besoins de la population.

Mais force est de constater que malgré des courriers, des pétitions et des manifestations, la desserte ferroviaire du bassin montluçonnais se dégrade inexorablement, contribuant ainsi à son déclin économique. En plein débat du Grenelle I de l'Environnement, la circulation des trains a été suspendue pour des raisons de sécurité entre Montluçon et Eygurande-Merlines (19), tronçon de Ussel-Paris, puis entre Lapeyrouse et Volvic, tronçon du second itinéraire de la relation Montluçon-Clermont-Ferrand. La relation Bordeaux-Lyon est passée de trois dessertes quotidiennes à une seule.

.....

⋮

Longtemps considérée comme un atout, la position géographique centrale du territoire bourbonnais est devenue aujourd'hui un handicap. D'une part, du fait de la disparition des relations radiales et transversales nationales, et d'autre part, du fait que les coopérations interrégionales Auvergne/Centre ou Auvergne/Limousin restent difficiles. Chaque Région jugeant prioritaire la satisfaction des besoins de sa propre population, la notion de continuité territoriale découlant de l'effet réseau passe au second plan ou disparaît.

Quant à la relation Montluçon-Paris, si de longues négociations lors de la mise en place du cadencement ont permis d'obtenir un aller-retour de 3h05, les autres dessertes ont vu leur temps de trajet s'établir autour de 3h20 et même s'allonger considérablement notamment le vendredi soir pour atteindre 3 heures 50 ! La population montluçonnaise juge cette situation d'autant plus inacceptable que Montluçon-Paris s'effectuait en 2h59 en...1988 ! Malgré une correspondance de 10 minutes à Vierzon ! La desserte de Montluçon reste tributaire des horaires de passage à Vierzon des trains reliant Limoges à Paris, ou des dessertes par Bourges qui imposent un allongement mécanique du temps de trajet de 20 minutes. Les coopérations entre la Région Auvergne et la Région Centre n'ont pas permis de prendre en compte les besoins de la région montluçonnaise. En fait, on impose aux Montluçonnais les contraintes des dessertes TER de la Région Centre. L'électrification de Montluçon-Vierzon, toujours réclamée, se justifie d'autant plus que le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon la prévoit. La réalisation de ce projet, s'il est retenu, n'est cependant pas envisageable avant 2030. C'est pourquoi nous considérons que des travaux de modernisation (électrification et mise à double voie) de cet axe ne sauraient attendre cette éventualité.

De notre point de vue, sur la relation Montluçon-Paris, le mode ferroviaire est en tous points compétitifs avec la route, qu'il s'agisse du temps ou du coût du trajet. De la comparaison entre le mode routier et le mode ferroviaire, il ressort que le premier nécessite 3h30\* de trajet, 36,30 € de carburant et 26,50 € de péage autoroutier, soit 62,80 €, alors que le second s'effectue en 3h08 de trajet pour 46€. Malgré cet avantage du mode ferroviaire, nombres de voyageurs se rendent en voiture à Vierzon, afin de ne pas être tributaire, au retour, d'une aléatoire correspondance à Vierzon. Le coût du voyage dans ces conditions ne s'en trouve guère modifié. Mais pour peu que la régularité de la relation soit améliorée et que les horaires soient revus, le train s'avère encore plus pertinent.

Aussi, face à l'exaspération légitime des usagers, et par souci de retrouver la clientèle perdue, le CODERAIL affirme que face aux 3h20 et 3h50 nécessaires pour relier actuellement Montluçon à Paris, il est possible d'effectuer ce trajet en 2h50 !

La vérification peut en être obtenue, et c'est l'objet de notre requête, par l'organisation d'une desserte expérimentale assurée par un automoteur bi-mode, c'est-à-dire traction thermique entre Montluçon et Vierzon et électrique entre Vierzon et Paris. Nous proposons l'utilisation des matériels de type AGC ou REGIOLIS qui conviennent à la démonstration de notre proposition.

En ces temps où la transition énergétique fait débat et impose à tous le développement des modes de transports les plus vertueux, nous ne doutons pas, Monsieur le Ministre, ni de l'intérêt, ni de l'appui que vous réserverez à notre proposition en prenant les mesures nécessaires à sa mise en œuvre.

⋮

⋮

Nous faisons part de ce courrier au Président de la SNCF ainsi qu'à l'ensemble des élus de la zone d'attractivité montluçonnaise, certains qu'ils s'associeront à notre démarche.

Dans l'attente d'une réponse que nous espérons favorable, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Le Président du CODERAIL,

Christian PENAIN  
117 Route des GANDOUX  
03410 DOMERAT

⋮