



## SITUATION FERROVIAIRE DE LA REGION MONTLUCONNAISE

## **MONTLUÇON-PARIS:**

- Temps de trajet en 1988 avec correspondance de 10 min à Vierzon : 2 h 59
- Temps de trajet en 2013, le plus rapide : 3 h 08, le moins rapide : 3 h 50

Ci-joint la lettre du CODERAIL du 30-05-13 adressée au ministre mais restée sans réponse.

#### **BORDEAUX-LYON:**

Desserte assurée de Bordeaux à Limoges, interrompue pour travaux depuis 1 an et situation reconduite 1 an supplémentaire. Il y a fort à craindre que la convention TET se terminant fin 2013 ne soit pas reconduite et que Bordeaux-Lyon soit supprimée. A cela s'ajoute la question du matériel utilisé : X72500 de Rhône-Alpes qui va s'avérer indisponible.

Inquiétude justifiée par l'annonce de ces derniers jours : circulation des trains suspendue entre Laqueuille et Eygurande-Merlines à partir de Juillet 2014 sur l'autre transversale Bordeaux-Lyon. De plus, un second plan rail était envisagé par l'Auvergne. D'après la Région, RFF répond que sur le réseau auvergnat, il ne mettra pas un sou au vu de l'importance des lignes. En fait, RFF n'interviendrait qu'au travers du GPMR (Grand Plan de Modernisation du Réseau élaboré en juillet dernier) qui ne concernerait pas les lignes classées UIC 7 à 9.

Après Ussel-Montluçon et Lapeyrouse-Volvic suspendues (fermées) en plein Grenelle, la Région Auvergne, déjà 1<sup>ère</sup> en ralentissements, devient 1<sup>ère</sup> en lignes suspendues! Décidément les lignes du Massif Central si on y ajoute Clermont-Nîmes, Clermont-Béziers, Bordeaux-Lyon via Clermont ou Limoges, n'intéressent personne.

### Les TER:

Les travaux entre Montluçon et Gannat-St Germain devraient se terminer fin décembre, avec retard bien sûr, après 9 mois de fermeture de ligne! Aucune modification au prochain service. Il n'y aura d'ailleurs pas le comité de ligne habituel en novembre à Montluçon! D'autres travaux sont prévus sur Montluçon-Guéret et Montluçon-Vierzon avec fermeture de ligne. Les cheminots actifs ont fait des propositions pour effectuer ces travaux sans fermeture, on attend la suite.

Montluçon n'est toujours pas candidate à la mise en place du Pôle d'Echange Intermodal préconisé par la Région et réalisé un peu partout sauf à Montluçon!

## LE FRET: POTENTIEL FRET SUR LE BASSIN MONTLUÇONNAIS

A SOUMANS (23), la société YMERIS exploite une carrière de roche feldspathique. Ce matériau est destiné principalement à l'industrie céramique italienne, mais aussi dans l'Est de la France (WOIPPY). L'entreprise a installé son matériel de concassage à proximité de la ligne Bordeaux-Lyon entre Lavaufranche (23) et Treignat (03). La production totale de l'entreprise avoisine les 400 000T / an. Le transport était réparti entre Fer 60% et Route 40%. Le transport SNCF s'effectue par Trains Entiers (rames de 17 wagons).

Fret SNCF, coutumier du fait, propose un tarif dissuasif au client ce qui l'oblige à faire appel à un autre opérateur, ECR (Euro Cargo Rail) qui s'engage à effectuer le service.

Ce qui devait se produire s'est produit. ECR s'avérant incapable de respecter le contrat, le trafic est essentiellement effectué par la route, alors que les installations ferroviaires, récentes, entrent chez le client.

A ARCHIGNAT, à une dizaine de kilomètres de l'embranchement YMERIS, existe une autre carrière, de pierre celle-là, qu'un exploitant envisage d'exploiter à nouveau. Production annuelle envisagée: 800 000T. Exploitant et Conseil Général étudient la construction d'une route desservant la carrière, alors que la voie ferrée entre directement dans la carrière (Trafic SNCF également par trains entiers il y a une quinzaine d'années). Levée de boucliers des riverains des routes utilisées, la fréquence des passages de PL a été évaluée à 1 PL toutes les 4 min. Dossier entre les mains du Conseil Général.

# A noter pour ces 2 trafics : la ligne actuelle (Bordeaux-Lyon) est tout à fait apte à les assurer !

A COMMENTRY, construction d'une centrale biomasse chez ADISSEO nécessitant un approvisionnement en bois de l'ordre de 160 000 T par an dans un rayon de 150 à 200 km autour de COMMENTRY. Fréquence de passage des PL 1 toutes les 10 min. Dossier en cours. Toujours à Commentry, projet de création d'une plate-forme Fret qui desservirait ROCKWOOL à St ELOY et EUROCOUSTIC à Genouillac (23). A partir de Commentry, incertitude d'utilisation du ferroviaire vers ST Eloy, mais route obligatoire pour la Creuse. Pas d'évaluation de tonnage pour l'instant.

\*

SI L'ON TOTALISE L'ENSEMBLE DE CES TRAFICS, ON EVALUE A 1500 000 TONNES LE POTENTIEL TRANSPORTABLE PAR RAIL DANS LE SEUL BASSIN MONTLUÇONNAIS. ON IMAGINE AISEMENT L'ECONOMIE DE PL REALISEE, LE BILAN CARBONE OBTENU SANS OUBLIER LE NOMBRE D'EMPLOIS DE CHEMINOTS NECESSAIRES.

NOVEMBRE 2013



COmité de DÉ fense 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 disparait.

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