

ETAT DES LIEUX ET PROPOSITIONS DE CNR POUR L'Auvergne ET LA NIEVRE

Comme partout en France, la situation ferroviaire en Auvergne et dans le Nivernais est loin d'être satisfaisante : infrastructures, qualité et offre de services aux usagers et clients Fret continuent de se dégrader.

1. LES INFRASTRUCTURES

Un réseau ferroviaire avec des investissements suffisants pour son entretien et son développement relève de la compétence de l'Etat, garant d'un aménagement cohérent du territoire lié aux besoins des populations.

En Auvergne, un choix politique clair doit être envisagé rapidement sur l'avenir du réseau, maillage indispensable pour irriguer tous les territoires.

Alors que l'Etat a beaucoup investi dans les infrastructures routières – A75, A20, A89 – dont certaines ont engendré des travaux colossaux, il serait temps qu'il prenne ses responsabilités sur le ferroviaire.

Face à l'urgence, c'est le Conseil Régional d'Auvergne, malgré une dotation qui stagne depuis des années, qui est obligé d'investir à travers un Plan Rail sur le réseau ferré national. Alors que ce Plan Rail tablait sur une durée d'amortissement des investissements sur 30 ans, plusieurs lignes sont déjà fermées ou en passe de l'être malgré les travaux effectués :

- lignes fermées depuis 2007 :
 - ⇒ VOLVIC/LAPEYROUSE
 - ⇒ MONTLUÇON/EYGURANDE
- lignes vétustes dont la pérennité n'est pas assurée dans un avenir proche (avant 2020) :
 - ⇒ MONTLUÇON/LAUAUFRANCHE (tronçon central de la ligne TET BORDEAUX/LYON par LIMOGES et MONTLUÇON)
 - ⇒ LAQUEUILLE/EYGURANDE (tronçon central de la ligne TET BORDEAUX/LYON par BRIVE et CLERMONT)
 - ⇒ VIESCAMP/LAMATIVIE (tronçon entre AURILLAC et BRIVE)
 - ⇒ NEUSSARGUES/LOUBARESSÉ (entre CLERMONT et BEZIERS)
 - ⇒ SAINT-GEORGES D'AURAC/LANGOGNE (entre CLERMONT et BRIVE)

- ⇒ THIERS/NOIRETABLE (entre CLERMONT et SAINT ETIENNE)
- ⇒ LE PUY-EN-VELAY/FIRMINY (entre CLERMONT et SAINT ETIENNE)

Non seulement on s'achemine à très court terme vers une coupure totale des dessertes régionales ou interrégionales au départ de CLERMONT-FERRAND vers le sud, l'ouest et une partie de l'est de la France, mais encore les résultats de ce Plan Rail sont pour le moins sujets à caution :

- bilan humain dramatique : 3 accidents mortels alors que les lignes étaient fermées à la circulation
- bilan qualitatif critiquable avec dégradation importante des déplacements pour les usagers :
 - ✓ coupures de lignes totales pendant plusieurs mois avec substitution par bus
 - ✓ diminution du nombre de trains sur AURILLAC/CLERMONT alors qu'après travaux était prévu le maintien d'un nombre équivalent avec la volonté d'atteindre 10 circulations par jour
 - ✓ bilan technique désastreux : malfaçons
 - ✓ installations de sécurité détériorées
 - ✓ non-respect des délais
 - ✓ abaissement de la vitesse sur CLERMONT/VOLVIC (normes d'entrevoie non conformes)
 - ✓ 1 mois de fermeture supplémentaire et demande de versement d'1 Million € par le Conseil Régional à RFF pour reprise des travaux par des agents SNCF sur CLERMONT/VOLVIC
 - ✓ limitation de vitesse sur des portions de ligne entre AURILLAC et TOULOUSE avec interdiction de circulation lors de grandes chaleurs
- bilan financier très contestable face aux possibilités de fermetures partielles de lignes et travaux effectués par SNCF Infra :
 - ✓ recours à la sous-traitance avec des entreprises privées
 - ✓ sommes importantes versées aux sociétés de bus

Les sommes consacrées aux dépenses ci-dessus correspondent à une fourchette de 80 à 120 emplois de cheminots sur une année.

Dans le domaine de la réparation et de la maintenance des matériels roulants, il a été démontré que le recours au privé dans les ateliers SNCF était d'un coût supérieur au public. Pourquoi en serait-il autrement pour la régénération et l'entretien des voies ?

Les chantiers confiés à SNCF Infra, eux, n'ont connu aucun problème majeur, avec restitution des infrastructures dans les délais, une bonne qualité de travail alliée à un niveau de sécurité élevé.

Afin de pouvoir effectuer un maximum de travaux (renouvellement ou maintenance courante), des moyens humains de proximité doivent être rapidement recrutés (environ une centaine) pour un renforcement significatif des équipes SNCF et des gares, avec une attention toute particulière dans les zones de montagne.

D'une manière plus générale, l'efficacité de ces Plans Rails est limitée, en ce qu'ils sont engagés sur ce que chaque Région considère comme prioritaire sans se préoccuper de la continuité territoriale, donc de l'effet réseau :

- ainsi LAQUEUILLE/EYGURANDE n'est pas la priorité du Limousin, pas plus que de l'Auvergne, et c'est une ligne nationale.
- ainsi MONTLUÇON/LAVAUFRANCHE n'est pas non plus la priorité du Limousin ni de l'Auvergne, et c'est aussi une ligne nationale.

L'absence de coopérations interrégionales plombe à la fois la cohérence des dessertes et la cohérence des travaux.

2. LES TRAINS D'EQUILIBRE DU TERRITOIRE

Les TET sont un élément essentiel du Service Public national de transport ferroviaire.

Desservant des territoires oubliés des TGV, sur des trajets plus longs que les TER, ils s'inscrivent dans une complémentarité de l'offre ferroviaire.

Participant au désenclavement des territoires, « dans des conditions économiques et d'émission de CO2 durables » comme le précise leur convention d'exploitation, les TET sont des outils précieux pour réaliser les objectifs du Grenelle de l'Environnement. Le rail, peu énergivore, émet en effet 10 fois moins de CO2 que la route.

Il appartient donc à l'Etat et à la SNCF d'engager une stratégie de long terme et un plan de relance des TET :

- ⇒ développer les dessertes aller-retour des lignes BORDEAUX/LYON par LIMOGES et MONTLUÇON, BORDEAUX/LYON par BRIVE et CLERMONT, MONTLUÇON/PARIS, PARIS/MARSEILLE via CLERMONT et NIMES, PARIS/BEZIERS via CLERMONT, PARIS/AURILLAC via CLERMONT, et PARIS/CLERMONT, avec des engagements ambitieux sur le matériel, une grille horaire solide et fournie et une politique des arrêts réfléchie.
Le rétablissement d'un train de jour sans rupture de charge à CLERMONT du PARIS/MARSEILLE (Le Cévenol), et du PARIS/BEZIERS (L'Aubrac) est indispensable pour répondre aux besoins de populations, de même que la remise en circulation du train de nuit à trois tranches au départ de PARIS à destination de MARSEILLE, BEZIERS, AURILLAC, avec scindement ou raccordement à CLERMONT.
- ⇒ revitaliser rapidement la desserte NANTES/LYON via SAINCAIZE et ST-GERMAIN DES FOSSES pour éviter sa disparition pure et simple avec des dispositions urgentes sur cet itinéraire « historique », réelle alternative au TGV par PARIS :
 - électrification du maillon manquant entre ST-GERMAIN DES FOSSES et ST-GERMAIN AU MONT D'OR
 - politique réfléchie des arrêts et correspondances à SAINCAIZE et ST-GERMAIN DES FOSSES pour les trajets vers NEVERS et CLERMONT-FERRAND
 - développement d'une offre qualitative : cadencement, trains de nuit, trains auto-couchettes

- matériel moderne et confortable adapté aux longues distances, de capacité suffisante
- ⇒ décider de mesures pour le prochain service de décembre 2013 qui risque d'être fatal à cette desserte NANTES/LYON : temps de parcours allongés suite à la limitation de vitesse à 140km/h et l'échange de locomotive à NEVERS (entre 15 et 30 minutes), suppression de la desserte de LYON-PERRACHE et fragilité du montage de la production. Des solutions sont possibles avant le nouveau service pour améliorer cette situation : échange de locomotive à ST-GERMAIN DES FOSSES, correspondance à SAINCAIZE pour desservir NEVERS, consolidation de la production.

3. DESSERTES TER ET SERVICES AU QUOTIDIEN

Des attentes et besoins des usagers peuvent être satisfaits rapidement sans investissements conséquents :

- ✓ dans la Nièvre à très court terme : réouverture des guichets et des gares de SAINT-PIERRE-LE-MOUTIER, FOURCHAMBAULT, IMPHY et SANCAIZE
- ✓ dans l'Allier à très court terme :
 - réouverture du guichet de la gare de VARENNES SUR ALLIER
 - rétablissement des dessertes TER ferroviaires sur la ligne MOULINS/PARAY-LE-MONIAL
 - établissement d'un comparatif économique et environnemental entre une réouverture au trafic voyageurs de la section de ligne MOULINS/TRONGET (ligne MOULINS /MONTLUÇON) avec des arrêts à créer entre MOULINS et SOUVIGNY (section de ligne toujours en service pour le Fret) et le projet de construction d'un deuxième pont routier sur l'Allier à MOULINS.
- ✓ dans la Nièvre à moyen terme :
 - création d'un point d'arrêt voyageurs pour l'ISAT NEVERS sur la ligne NEVERS/CHAGNY
 - réouverture au trafic voyageur de la ligne NEVERS/CLAMECY avec priorité immédiate à la section de ligne NEVERS/GUERIGNY

4. LE FRET

La chute drastique du volume de marchandises transportées par fer est avérée et souvent « déplorée », il devient donc urgent que l'Etat mette en place une politique volontariste pour redonner à la SNCF sa dimension nationale de Service Public.

Tous les départements de l'Auvergne ont subi de plein fouet les conséquences du Plan Fret de 2004, et en 2013 il reste peu de transports ferroviaires confiés à Fret SNCF ou à ses concurrents. La Haute-Loire en est l'exemple le plus significatif : alors que les clients existent toujours, de 250 000 tonnes expédiées en 2003 il ne reste plus aucune marchandise transportée par rail en 2013.

Alors que les conclusions du Grenelle de l'Environnement peinent à se décliner concrètement, le wagon isolé doit être déclaré d'intérêt général pour relancer le trafic ferroviaire.

Pour les infrastructures, de grandes décisions doivent être prises et se concrétiser rapidement pour avoir des itinéraires Fret indispensables et les moyens de production adaptés dans un avenir proche :

- électrification NEVERS/CHAGNY
- électrification MOULINS/LYON par PARAY LE MONIAL
- création d'un port sec avec desserte ferroviaire par FRET SNCF sur la plateforme Logiparc de MONTBEUGNY (03)
- réactivation de la zone industrielle d'YZEURE/MOULINS (03)
- développement de la plateforme intermodale de SAINT-LOUP (03)
- maintien en bon état du triage régional des Gravanches et développement du transport combiné à GERZAT (63)
- réutilisation des portiques de manutention de MOULINS SUR ALLIER et du PUY EN VELAY

novembre 2013