



1988 - 2018  
30 ans de combat



*COMITÉ de DÉfense et de développement du RAIL de la région de Montluçon et du Val de Cher  
Maison des cheminots 2, rue Chantoiseau, 03100 MONTLUÇON.*

<http://coderail.free.fr/>

## POINT PRESSE DU SAMEDI 8 DÉCEMBRE 2018

Avec le nouveau service (nouveaux horaires) qui prend effet ce dimanche 9 décembre, l'actualité ferroviaire, disons plutôt la mauvaise actualité ferroviaire, concerne une fois de plus MONTLUÇON.

### MONTLUÇON-PARIS

On l'avait annoncé, c'est désormais effectif, le train direct MONTLUÇON-PARIS a vécu. La région CENTRE VAL DE LOIRE (CVL) qui gère cette relation TET (trains d'équilibre du territoire) depuis le 1er janvier 2018, nous présente cette disparition comme positive avec l'arrivée d'un nouveau matériel de type RÉGIOLIS, plus confortable, entre MONTLUÇON et BOURGES et un gain de temps de 10 minutes sur le trajet total. On reste tout de même sur un trajet de 3h33 (au lieu de 3h44) bien loin des 2h59 de 1988 et encore plus loin des 2h53 de 1991. La contrepartie, c'est le changement à BOURGES de 10 minutes, pour prendre place dans les voitures Corail qu'on prenait auparavant à MONTLUÇON. Quant aux RÉGIOLIS, leur mise en service dès demain n'est pas certaine. La Région CVL dans une réponse à notre courrier l'annonce dès le 9 décembre, la SNCF plutôt au 1er trimestre 2019. En attendant nous risquons d'avoir entre MONTLUÇON et BOURGES des autorails X73500. Que CENTRE VAL DE LOIRE priorise la desserte de BOURGES par rapport celle de MONTLUÇON, c'est l'évidence ! De notre point de vue, s'il doit y avoir changement de train, c'est à VIERZON qu'il doit avoir lieu et pourrait être organisé quai à quai. D'abord pour ne pas supporter la perte de temps mécanique de 20' du passage à BOURGES ; ensuite parce qu'il faut relier MONTLUÇON au nœud ferroviaire de VIERZON où existent davantage de correspondances vers PARIS, ORLÉANS, TOURS, NANTES, etc...

### BORDEAUX-LYON

Le BORDEAUX-MONTLUÇON existe toujours mais arrive à MONTLUÇON au moment même où part le train vers LYON avec correspondance à RIOM: 10h36/10h36. Donc toujours pas de continuité territoriale parce qu'il n'y a toujours pas de coopération interrégionale. Ce qui confirme que confier l'organisation des dessertes inter-cités aux régions est une aberration.

Pourtant rien ne s'oppose à ce qu'il y ait une correspondance correcte à MONTLUÇON. D'autant que le train au départ de MONTLUÇON ne croise aucune autre circulation et que le retarder de quelques minutes ne pose aucun problème.

Alors qu'est-ce qui bloque ? D'après nos informations le blocage (parce qu'il y a blocage) viendrait de notre région avec des origines politiques et de la SNCF. La ligne MONTLUÇON-CLERMONT serait-elle en danger ?

En tous cas pour nous, la ligne BORDEAUX-LYON est une ligne d'aménagement du territoire à la vocation de relation inter-cités et doit être aménagée en conséquence. Si la croix autoroutière A71/RCEA contribue à maintenir l'économie du bassin de MONTLUÇON, une croix ferroviaire MONTLUÇON-PARIS/BORDEAUX-LYON ouverte au trafic voyageurs et au fret peut lui donner un nouvel élan.

## GUICHETS

La fermeture des guichets à GANNAT, ST GERMAIN, COMMENTRY et MONTLUÇON est repoussée au mois prochain sans doute à cause de la contestation des localités et des usagers. C'est une anticipation non avouée de la réforme de la SNCF votée au printemps mais applicable qu'à partir de 2020. La région AURA, sur ce dossier a une responsabilité écrasante car selon nous elle a le pouvoir et le devoir d'imposer à l'opérateur des critères de qualité au service qu'elle définit. Le projet de fermeture des guichets a provoqué la constitution d'un « Comité de Vigilance Ferroviaire » auquel adhère le CODÉRAIL. Nous n'avons toujours pas reçu la moindre réponse au courrier adressé à Monsieur WAUQUIEZ.

## COMITÉ MOBILITÉ AUVERGNE

Nous aurions pu évoquer ces sujets le 23 novembre dernier avec la région et la SNCF lors de l'installation du premier « **Comité Mobilité Auvergne** ». Les comités de lignes ayant disparu, les nouvelles instances de concertation voient le jour. Quatre Comités ont été définis ; un comité Alpes, un comité Vallée du Rhône Nord, un comité Vallée du Rhône Sud et un comité Auvergne.

Il se trouve que le CODÉRAIL n'a pas été invité à cette mise en place. La région évoque le redécoupage pour s'excuser de cette omission. Sur les 4 ou 5 comités d'usagers que compte l'Auvergne le CODÉRAIL est suffisamment connu pour échapper à la moindre négligence d'autant que Madame la Vice Présidente en charge des Transports était pour la circonstance accompagnée à la tribune de Monsieur DUGLÉRY en personne qui lui ne peut ignorer l'existence du CODÉRAIL (il lui est même arrivé de reconnaître notre action). Personne ne s'est donc étonné de notre absence.

Il y a été question pour ce qui concerne le territoire de MONTLUÇON un petit peu de MONTLUÇON-BOURGES mais plutôt du POCL<sup>1</sup>. Mais pas un mot de la desserte MONTLUÇON-LYON. Étonnant !

A-t-on évoqué la pérennité des lignes dites « petites » dont le sort va dépendre... de qui au fait ? Qui va décider si une ligne doit subsister ou non ? Pour l'instant peu d'élus s'en préoccupent au risque d'avoir de sacrées surprises sur le maintien des lignes qui les desservent.

## POCL ou RÉSEAU EXISTANT ?

Il semblerait que la raison parvienne à gagner les esprits les plus retors. Les menaces envers les petites lignes désormais appelées « lignes de desserte fine du territoire », se faisant plus pressantes, les promoteurs du TGV se réveillent enfin pour emprunter la voie de la raison et laisser pour un temps l'hypothétique POCL dont la pertinence n'est toujours pas démontrée. Ainsi l'association TGV Centre Auvergne va-t-elle réorienter son énergie sur le réseau existant (il était temps) et notamment sur BOURGES-MONTLUÇON qui ne « disposerait pas d'association spécifique ».

S'il est vrai que peu d'élus sont adhérents du CODÉRAIL, Monsieur DUGLÉRY, membre du conseil d'administration de TGV Centre Auvergne aurait pu citer l'action du CODÉRAIL qui n'a certes pas la même notoriété et encore moins les ressources financières.

1 Ligne à grande vitesse Paris Orléans Clermont Lyon

## L'AVENIR

Enfin et pour n'oublier personne, nous rappelons à Madame la Députée qu'elle avait déclaré faire des dessertes ferroviaires de MONTLUÇON la priorité de son mandat. À l'heure où il est grandement question de transition écologique, nous réaffirmons que le train est à même de répondre aux défis énergétiques et environnementaux qui nous font face pour peu qu'on lui en donne les moyens. Pour l'heure, le report de la mise en place de la taxe carbone prive l'État de ressources financières considérables pourtant nécessaires au développement des modes de transport plus doux que sont les transports ferroviaire et fluvial.

Le CODÉRAIL entend participer à toutes les rencontres prochainement organisées tant sur le dossier des Mobilités que sur celui de la Transition Écologique... *si on l'y invite.*