

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

Montluçon, de l'étoile au cul-de-sac défectueux

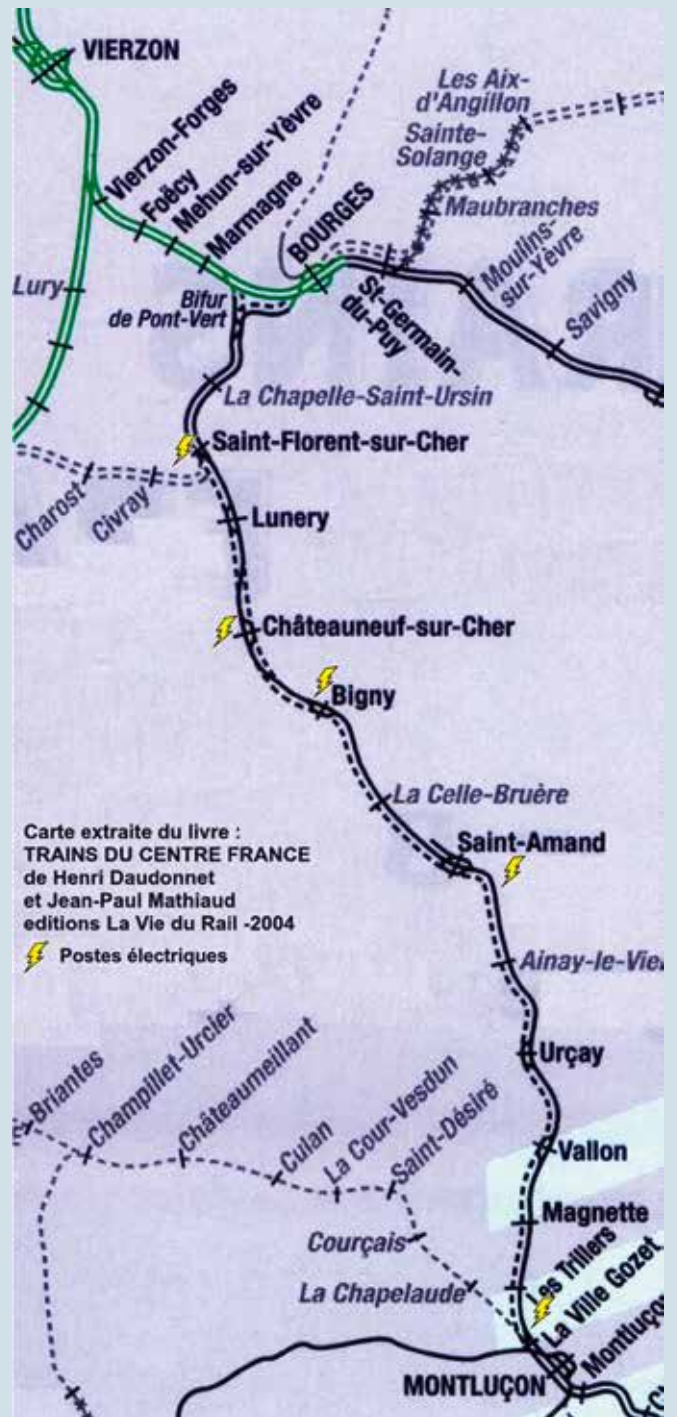
Vierzon-Bourges-Montluçon est le tronçon subsistant de l'ancienne liaison Paris-Aurillac, amputée en 1952 de la section Eygurande-Miécaze, suite à la mise en eau du barrage de Bort les Orgues, et en 2008 de Montluçon-Eygurande pour vétusté de la voie. Les branches vers Limoges-Bordeaux et Clermont-Lyon complètent l'étoile ferroviaire de Montluçon qui en a comporté neuf au siècle dernier. Construite en double voie, la ligne est aujourd'hui à voie unique de Saint-Florent à Montluçon, autorisée à 120 km/h, mais avec de nombreux ralentissements par manque d'entretien : des rails fissurés imposent 40 km/h et la signalisation est obsolète. Les travaux de 2023 causeront une fermeture totale de la ligne pendant six mois. L'amélioration de la signalisation attend d'être financée pour que la ligne retrouve en 2024 son caractère national.

La relation directe disparue, Montluçon-Paris s'effectue par TER avec changement à Vierzon ou Bourges. Par Bourges, le temps de trajet augmente de 20 minutes. Il est de 3h20 à 3h45 et reste très loin des 2h53 de 1993. Cela amène des usagers de Montluçon à se rendre par l'autoroute à Vierzon, où les trains pour Paris sont bien plus fréquents. Sur certains horaires, des bus ont remplacé les trains. Lors des multiples périodes de travaux, ce remplacement par bus devant emprunter les routes secondaires rend le trajet particulièrement long et inconfortable.

Sur cette ligne où les liaisons sont déjà peu nombreuses, l'intervention, de 2 régions avec 2 systèmes tarifaires et 2 systèmes d'abonnement incompatibles, depuis 2002, pénalise de nombreux voyageurs.

La ligne possède un potentiel fret à Saint-Amand-Orval avec l'entreprise Inveho et à Lunery avec Rosières, situées sur la ligne ainsi qu'à La Chapelle Saint-Ursin si l'on reliait la nouvelle plate-forme logistique au rail. C'est un itinéraire parfois emprunté par un train complet en provenance de Lavaufranche et à destination de l'Italie.

L'électrification peut se réaliser en 25 kV, plus économique que le 1500 V. Les sous-stations peuvent être créées près de 5 postes RTE, à Saint-Florent (Les Buis), Châteauneuf (Venesmes), Crézançais (Bigny), Saint-Amand, Saint-Victor près Montluçon (La Durre). L'urgence est d'affecter des moyens financiers à la hauteur des enjeux économiques et environnementaux par des réouvertures de lignes, de gares, de guichets, par de nouvelles dessertes, par une tarification cohérente et incitative.



Seul le Service Public est en mesure d'y répondre.

Comité de Défense du Rail
de Montluçon et de la Vallée
du Cher (CODÉRAIL)