



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>31309</b>	De <b>M. Bernard Lesterlin</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Allier )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > lignes	<b>Analyse</b> > Montluçon. perspectives.
Question publiée au JO le : <b>02/07/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>17/06/2014</b> page : <b>5032</b> Date de changement d'attribution : <b>10/04/2014</b>		

### Texte de la question

M. Bernard Lesterlin attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le déclin de la desserte ferroviaire que subit la région de Montluçon. Depuis de nombreuses années, des lignes sont régulièrement fermées : Montluçon-Eygurande-Merlines, tronçon de Ussel-Paris ou encore Lapeyrouse-Volvic, tronçon du second itinéraire de la relation Montluçon-Clermont-Ferrand. Cette dégradation préoccupe de nombreux acteurs locaux. La desserte ferroviaire de Montluçon voit son activité chuter inexorablement, accentuant le déclin économique et démographique du bassin. Forcer de constater qu'en plus d'une diminution des lignes, celles subsistantes voient un allongement considérable de la durée de trajet, alors même que des nouvelles générations de train (comme le Régiolis) sont parfaitement adaptées aux spécificités d'une liaison comme Montluçon-Paris. Montluçon a besoin d'infrastructures de transport performantes afin de favoriser le maintien et le développement de ses activités. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer quelles mesures souhaite mettre en place le Gouvernement face à la situation ferroviaire très préoccupante que subit le bassin de Montluçon à l'heure de la transition énergétique et d'un aménagement du territoire équilibré.

### Texte de la réponse

La réactualisation en octobre 2012 de l'audit de l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) a constaté, les importants efforts réalisés par le Réseau ferré de France (RFF), sous l'impulsion de l'État et des régions, ainsi qu'un net ralentissement du vieillissement du réseau. Cet audit recommandait néanmoins de poursuivre et d'amplifier cet effort en le concentrant sur les sections structurantes du réseau. La priorité donnée à l'amélioration des réseaux existants trouvera sa concrétisation à travers deux démarches. D'une part, la mise en place d'un grand plan de modernisation du réseau ferroviaire, de 2,5 milliards d'euros par an, permettra de poursuivre l'effort de renouvellement en le concentrant sur les lignes les plus circulées et les noeuds ferroviaires les plus contraints. D'autre part, la prochaine génération de contrats de plan État-régions, dont l'élaboration est en cours, comprendra un volet « mobilité multimodale » ; dans ce cadre, il a notamment été décidé que, pour le transport ferroviaire, les moyens de l'État seraient concentrés prioritairement vers la modernisation du réseau existant. S'agissant des lignes de l'étoile de Montluçon, qui présentent, en effet, une utilité pour l'aménagement du territoire, la nécessité d'affecter en priorité les ressources disponibles sur les parties structurantes du réseau ne permet pas au gestionnaire d'infrastructure d'y investir seul, ni à l'État d'y concentrer en priorité ses moyens. Ainsi, il appartient aux collectivités territoriales et notamment aux régions, autorités organisatrices des transports ferroviaires régionaux, en partenariat avec l'État, mais aussi, le cas échéant, aux départements concernés, d'identifier les réponses à apporter en terme de mobilité. Un investissement sur le réseau ferré s'inscrirait alors naturellement dans le cadre de la



négociation du prochain contrat de plan entre l'État et les régions. Le Premier ministre a également annoncé le 9 juillet 2013 le renouvellement intégral entre 2015 et 2025 du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET), qui maillent le territoire et facilitent la mobilité. Une première convention de financement pour 510 M€ a été signée le 4 décembre 2013 entre l'État, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et la SNCF afin de remplacer les locomotives thermiques arrivant à obsolescence, ainsi que les rames Corail tractées par ces locomotives. La desserte ferroviaire de Montluçon, qui répond à un objectif d'aménagement du territoire, bénéficiera d'une partie de la commande de matériel neuf, gage de la pérennité de la ligne. Cela ne remet pas en cause la nécessité de travailler avec les régions sur l'amélioration de l'articulation des offres TET et le transport express régional (TER), voire d'en redéfinir le partage, si c'est dans l'intérêt des usagers, dans un cadre concerté.