



## 16ème législature

<b>Question N° : 439</b>	De <b>M. Loïc Kervran</b> ( Horizons et apparentés - Cher )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> >Travaux sur la ligne ferroviaire Bourges-Montluçon	<b>Analyse</b> > Travaux sur la ligne ferroviaire Bourges-Montluçon.
Question publiée au JO le : <b>05/12/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>13/12/2023</b> page : <b>11258</b>		

### Texte de la question

M. Loïc Kervran appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les travaux de régénération de la ligne ferroviaire Bourges-Montluçon. Cette ligne est exemplaire, à la fois des renoncements du passé et des enjeux de l'avenir. Longtemps délaissée par les pouvoirs publics, son état s'était si fortement dégradé que de très nombreuses limitations de vitesse de circulation des trains avaient été appliquées, dégradant très fortement le temps de trajet des usagers. En 2020, à l'issue d'un combat mené par M. le député avec le soutien des ministres Elisabeth Borne puis Jean-Baptiste Djebbari, l'État avait reconnu l'importance majeure de cette ligne en changeant sa classification et en l'intégrant au réseau structurant national. En 2023 et 2024, ce sont 85 millions d'euros de travaux qui sont programmés avec le soutien de la région Centre-Val de Loire. Ces progrès sont des avancées importantes qui correspondent au caractère stratégique de cette ligne. Les cent kilomètres de voies Bourges-Montluçon sont au cœur de la souveraineté alimentaire française du fait de l'important fret céréalier (plus de 275 000 tonnes chaque année) qui les emprunte. Ils sont aussi au cœur de la souveraineté économique et des enjeux de transition pour le pays puisqu'ils sont utilisés pour le fret long parcours vers l'Italie. De surcroît, l'entreprise Inveho, l'un des derniers sites français de construction de wagons de fret, basée à Orval, sur cette ligne, dépend de la survie de cette dernière pour assurer la sienne. Au-delà, la liaison Bourges-Montluçon est aussi un message de cohésion nationale : ligne de territoire, au cœur de la France, l'argent que l'État y investit dit sa considération pour les habitants de la ruralité qu'elle dessert. Alors même qu'il y a quelques mois Mme la Première ministre annonçait une nouvelle donne ferroviaire avec un plan d'investissement de 100 milliards d'euros d'ici à 2040 en faveur du rail, il aimerait savoir s'il peut lui garantir l'engagement financier de l'État dans la durée pour la pérennisation de la ligne.

### Texte de la réponse

#### LIGNE FERROVIAIRE BOURGES-MONLUÇON

**Mme la présidente.** La parole est à M. Loïc Kervran, pour exposer sa question, n° 439, relative à la ligne ferroviaire Bourges-Monluçon.

**M. Loïc Kervran.** La ligne ferroviaire Bourges-Monluçon est exemplaire à la fois des renoncements du passé et



des enjeux à venir. Ligne longtemps délaissée par les pouvoirs publics, son état s'est si fortement dégradé qu'on a dû appliquer de nombreuses limitations de vitesse, augmentant d'autant le temps de trajet.

En 2020, à l'issue d'un combat que j'ai mené avec vos prédécesseurs, Élisabeth Borne et Jean-Baptiste Djebbari, l'État a reconnu l'importance majeure de cette ligne en changeant sa classification et en l'intégrant au réseau structurant national. De plus, près de 85 millions d'euros de travaux ont été programmés pour 2023 et 2024, avec le soutien de la région Centre-Val de Loire.

Il s'agit d'avancées importantes qui correspondent au caractère stratégique de cette ligne : les 100 kilomètres de voies entre Bourges et Montluçon sont en effet au cœur de la souveraineté alimentaire française – du fait de l'importance du fret céréalier, représentant plus de 275 000 tonnes chaque année –, mais aussi au cœur de la souveraineté économique et des enjeux de transition puisque la ligne est utilisée pour le fret de long parcours vers l'Italie et que l'entreprise Inveho, basée à Orval, l'un des derniers sites français de construction de wagons de fret, a un besoin vital de la ligne pour sa production.

Au-delà, puisque cette ligne circule au cœur de la France, il y va de la cohésion nationale. À travers l'argent qu'il y investit, l'État montre sa considération pour les habitants des zones rurales que la ligne dessert.

Alors même que, il y a quelques mois, Mme la Première ministre annonçait une nouvelle donne ferroviaire en lançant un plan d'investissement de 100 milliards d'euros d'ici à 2040, je souhaite savoir, monsieur le ministre délégué, si vous pouvez garantir l'engagement financier de l'État dans la durée, pour la pérennisation de cette ligne.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

**M. Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports.** Je partage votre attachement aux petites lignes, comme on les appelle, qui ont fait l'objet, vous le savez, de protocoles avec huit régions – c'était une véritable rupture, provoquée par le gouvernement de Jean Castex –, afin de régénérer ou de rouvrir un certain nombre de ces petites lignes de desserte du territoire. La région Centre-Val de Loire a d'ailleurs fait partie des deux premières à signer ces contrats en 2020.

Depuis, ce sont au total 6 300 kilomètres de lignes – pour près de 6 milliards d'euros d'investissements – qui sont en cours de rénovation ou de réouverture. Sur la ligne Bourges-Montluçon en particulier, aux termes du protocole qui lie l'État à la région Centre-Val de Loire, la régénération sera prise en charge à 100 % par SNCF Réseau et commencera au début de l'année 2024.

Depuis 2021, dans le cadre du contrat de plan précédent, qui s'est achevé en 2022, l'État, avec SNCF Réseau, a déjà financé l'opération de régénération d'une partie de la ligne. Les travaux en cours, sur la section entre Saint-Amand-Montrond et Vallon-en-Sully, s'achèveront à la fin de l'année, donc dans quelques semaines. La régénération de la partie auvergnate a également bénéficié d'un cofinancement en 2022 et ces travaux sont également en cours sur la section entre Vallon-en-Sully et Montluçon.

Afin de sauvegarder durablement les conditions de circulation, je vous confirme – à moins que je ne vous l'annonce – que les investissements complémentaires, soit 25 millions d'euros pour l'année prochaine, seront pris en charge par SNCF Réseau. Ainsi, entre 2021 et 2024 ce sont 85 millions d'euros qui auront été engagés pour la régénération de la ligne, dont 42 millions d'euros pris en charge par l'État, ce qui montre la hauteur de notre engagement.

Nous continuerons donc, selon les termes de ce protocole et avec un engagement massif de l'État, ces travaux de régénération sur une ligne emblématique dont vous avez raison de prendre la défense.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Loïc Kervran.

**M. Loïc Kervran.** Merci, monsieur le ministre délégué, pour cette confirmation et cette annonce. Je continuerai de me montrer vigilant, sachant pouvoir compter sur votre soutien, afin que, au-delà de l'année 2024, étant donné l'importance des enjeux liés à cette ligne et l'ampleur des travaux à réaliser sur la voie ou en matière de signalisation, SNCF Réseau et l'État, avec le soutien des élus, inscrivent leur action dans un plan de long terme pour pérenniser une ligne essentielle pour le territoire.