

Transports

Le Codérail redoute l'erreur d'aiguillage

Entre inquiétude et incertitude, les responsables du Codérail poursuivent leur croisade pour la défense du rail. Réunis à Montluçon, ils craignent de nouvelles coupes budgétaires.

MARTIAL DECLEUSE
martial.decleuse@centrefrance.com

Les membres du Codérail (Comité de défense et de développement du rail du bassin montluçonnais et du val de Cher) n'ont pas fini de tirer la sonnette d'alarme. En ce début d'année, ils s'inquiètent des contraintes budgétaires de l'État sur le financement des travaux nécessaires à l'entretien du réseau ferré. Pire, la pérennité de certaines lignes pourrait être remise en cause selon Patrice Pajot, secrétaire de l'association.

« On sait très bien que dans certains endroits, si des travaux ne sont pas faits, il y a un risque de fermeture », ajoute Didier Descloux, membre du Codérail en évoquant les craintes qui pèsent, selon lui, sur la ligne Montluçon-Guéret. Dans un tel contexte, les responsables du comité attendent avec impatience, doublée d'une certaine inquiétude, les conclusions de la mission sur la modernisation du modèle de financement des petites lignes ferroviaires confiée début septembre par le ministère des Transports au préfet François Philizot ; déjà auteur d'un rapport en 2020 sur

le devenir des lignes de desserte fine des territoires. Un rapport dans lequel il dressait un constat sans appel : « Malgré un accroissement de l'effort (financier de l'État) en 2019 et 2020, pour atteindre près de 400 millions d'euros par an, le volume des travaux restant à réaliser est considérable, ce qui alimente l'inquiétude des régions et, plus généralement, des acteurs locaux ».

Le train du lithium

Autant dire que les membres du Codérail n'ont pas vraiment apprécié l'annonce en novembre de la mise en service en 2027 d'une liaison TGV entre Bordeaux et Lyon via Massy. « On se demande qui a eu cette idée », s'exclame Christian Penain, président du comité de défense, dénonçant une mise à l'écart du Massif central. « Ce projet profite aux Bordelais ainsi qu'aux Lyonnais mais sûrement pas aux Montluçonnais », s'insurge Joël Lefèvre, conseiller communautaire à l'Agglo. « Cette transversale nous semble nécessaire », ajoute Christian Penain. Avant de rappeler la participation du Codérail à la manifestation qui a réuni près de 800 personnes le



Parmi ses doléances, le Codérail demande l'électrification de la ligne Bourges-Montluçon. PHOTO FLORIAN SALESSE

31 janvier à Limoges pour dénoncer le sous-investissement ferroviaire. Au lendemain de l'annonce de l'entrée de l'État au capital du projet Emili qui vise à exploiter une mine de lithium à Échassières, les responsables du Codérail ont également remis sur la table la question de la régénération de la ligne entre Montluçon et Gannat. Celle qui doit, dans les quatre ou cinq ans à venir, permettre l'acheminement des convois de minerai du groupe Imerys jusqu'à l'usine de conversion de La Loue.

« Nous avons très peu d'informations à ce jour », regrette Christian Penain qui indique que le Comité central du groupe public ferroviaire a demandé à un cabinet d'experts indépendants de se pencher sur la question des investissements nécessaires à la remise à niveau de la portion ferroviaire. « Le rapport pourrait être publié cet été », espère le Codérail. Parmi les doléances exprimées par les responsables du comité de défense figure également l'électrification de la ligne Bourges-Montlu-

çon. « C'est une proposition que nous avons faite il y a plusieurs années maintenant. On ne cesse de dire au plus haut niveau de l'État que le matériel doit être décarboné d'ici 2030 et nous pensons que l'électrification de cette portion qui ferait la continuité avec la région parisienne serait utile et nécessaire. » Autant de sujets de discussions que le Codérail souhaite aborder avec les élus et les acteurs locaux lors d'une table ronde qu'il espère voir organiser le plus rapidement possible. ●