

**ASPIC (Gard) adhérente à la FNAUT**

**ASSECO CFDT LR**

**TGV SUD Territoires-Environnement (Hérault – Aude) adhérente à la FNAUT**

**Usagers du Train Perpignan-Port-Bou (P-O) adhérente à la FNAUT**

**TARSLY (Midi-Pyrénées) adhérente à la FNAUT**

## **Contribution 1 aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité**

### **Contexte à prendre en compte**

Il y a actuellement un retour très lourd sur l'automobile. Tout est orienté pour la voiture qui est prioritaire aucune restructuration pour le rail n'est prévue et les conditions de concurrence sont très favorables à la route, ce qui induit une évolution du comportement des usagers et le développement de nouveaux services.

Le rapport Duron ne donne aucune explication sur la fermeture des lignes. Il y a un souci sur une ligne, on ferme, mais aucune solution de remises en état n'est proposée.

Des décisions sont d'ores et déjà prises (DUP pour Toulouse-Bordeaux + demande des élus, Lyon-Turin...)

Les préoccupations fortes des élus sont l'argent (trop souvent pour des réalisations de prestige) et une vision souvent erronée du développement qui passe par une logique de l'utilisation du foncier.

Contexte en Languedoc-Roussillon: la gestion de la région par le Président dans le passé a coupé la parole à tous les intervenants et imposé une vue unique. Les gens pensent que les gares nouvelles sont décidées d'où difficulté de mobiliser les gens pour soutenir les collectivités ou associations qui s'opposent.

Le Languedoc-Roussillon a un retard à rattraper par rapport à Midi-Pyrénées ;

### Evolution du réseau ferroviaire et des services :

- En Midi Pyrénées le réseau est moderne, en très bon état, neuf, mais certains problèmes techniques (malfaçons) restent à régler
- Toutes les lignes autour de Toulouse ont des problèmes soit elles ferment soit elles sont mal gérées.
- Situation plus défavorable en Languedoc-Roussillon.
- Perspectives limitées dans l'immédiat par rapport aux frais à engager (réseau capillaire).
- Dégradation progressive du service qui a entraîné une évasion de clientèle.
- Les trains de nuit ont été supprimés par petits bouts par la SNCF, alors qu'il y a du potentiel sans concurrence avec la route.
- Problèmes de matériel (voitures couchettes et locos diesel) ; essai d'utilisations de voitures russes sur certaines lignes, mais trop lourdes et usure des voies.

**Un point de repère :** Les LGV en Région, c'est environ 14 Milliards d'euros, la modernisation du réseau environ 3 milliards d'euros.

### **Remarque**

Les différents points qui vont suivre sont à considérer en fonction des pôles générateurs de trafic . (avec étude des flux en s'appuyant sur des études « archéologiques » actualisées, en faisant le récolement d'études menées par des territoires ou collectivités ayant des SIG - Systèmes d'Informations Géographiques - qui permettent collecte, traitement de données et cartographie). Pour les flux de fret, s'appuyer sur l'étude FERRMED.

L'objectif étant aussi d'évaluer l'importance du transit en Languedoc-Roussillon et ses conséquences sur les moyens de transport (voir aussi le dossier du Maître d'Ouvrage pour le débat public LNMP de 2009).

Quelle politique de desserte, en tenant compte aussi des impératifs (et des choix) d'aménagement du territoire ?

### **Nos priorités**

- Régénération du réseau : à maintenir et développer (accentuer encore l'effort).
- Remaillage spatial et temporel du transport public pour mieux répondre aux besoins des usagers (notamment déplacements quotidiens) → importance de l'intermodalité, des interconnexions et de la desserte des gares centre.
- Amélioration de la fiabilité, la ponctualité, la régularité ; dédommagement des usagers en cas de forte dégradation du service.
- L'augmentation des prix n'est acceptable pour l'utilisateur qu'après amélioration du service.
- Dans l'ordre de priorité des investissements viennent d'abord la transversale sud et Toulouse-Montpellier.
- Maintenir les services du réseau des villes moyennes et du ferroviaire périurbain.
- Maintien de la ligne du Train Jaune.
- Sauvegarde du réseau capillaire : la desserte des territoires, notamment ruraux (aménagement du territoire et alternative à la route, pour les transports scolaires notamment) → importance des lignes du Massif Central, Carcassonne-Quillan, Luchon-Montréjeau ; toutes ont des secteurs fragilisés (vétusté des installations) à traiter en priorité: Rodez – Séverac-le-Château, Alès-Bessèges, Limoux-Quillan, Font-Romeu-Latour-de-Carol, Luchon-Montréjeau.
- Assurer la conservation des emprises des lignes désaffectées et étudier celles qui seraient une alternative à des itinéraires routiers saturés (Bedarieux – Paulhan – Montpellier par exemple).

### Contexte à prendre en compte pour les « petites lignes »

- Perspectives limitées dans l'immédiat par rapport aux frais à engager ;
- Multiplicité des acteurs (régions, départements, villes, SNCF);
- Dégradation progressive du service qui a entraîné une évasion de clientèle.

### Propositions

- Il faudrait changer de point de vue dans la façon d'aborder le sujet: dimension touristique, événementielle, saisonnière en + du service régulier et de l'alternative à la route pour le Train Jaune en particulier.
- Il faudrait peut-être aussi envisager d'autres modes de gestion et de solutions adaptées à un contexte particulier