

*ASSISES DU FERROVIAIRE*

*LIVRE BLANC*

*INTERVENTIONS*

*DU 25 JANVIER 2014*

*BOISSELEAU Jean-Noël*  
*Vice-président de l'association UrgencelignePOLT*  
*Expert ferroviaire auprès du Conseil Général et des parlementaires du Lot.*

Aux organisateurs, remerciement en mon nom personnel ainsi que des Parlementaires et du Conseil Général du Lot.

- moderniser la ligne POLT Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, c'est urgent et c'est maintenant et tous ensemble !!!!
- Message d'encouragement par tous les comités de suivi de dessertes ferroviaires, de défense des gares etc. il faut préserver dans les regroupements en gare, sur les quais, constituer des dossiers argumentés, mobiliser les élus, les collectivités etc.
- Si des travaux sont enfin réalisés sur l'axe POLT, je considère complètement inadmissible pour les usagers et les échanges économiques, qu'on ferme la ligne POLT à tout trafic durant des sillons horaires de plusieurs heures en pleine journée, voire des périodes complètes de plusieurs jours.
- Comme antérieurement quand la SNCF était maître d'œuvre la circulation des trains pouvait s'effectuer selon le mode de voie unique temporaire (VUT) permettant les travaux sur la voie ainsi restée libre de tout trafic.
- Enfin autre urgence : remettre des circulations par le train de celles qui sont assurées par autocar qui entraînent pour les mêmes gares desservies, un doublement du temps de trajet, une plus grande insécurité de par le trafic routier et en complète contradiction avec les dispositions du Grenelle de l'Environnement.

*GUIRAUDOU Bernard*

La ligne Nexon-Brive branche de l'ancien axe Paris-Toulouse, peut-être un atout pour la région. Elle comporte de nombreux alignements, cette ligne régénérée et modernisée serait un formidable délestage pour le POLT. Une fois modernisée et régénérée, c'est une ligne qui pourrait être circulée à plus de 120km/h même avec des arrêts fréquents. De plus la troisième ville du département de la Haute-Vienne, St Yrieix, serait beaucoup mieux desservie. Enfin elle pourrait faire un axe voyageur/frêt.

La ligne Limoges-Périgueux : le doublement de la voie de Nexon à Périgueux conforterait l'axe Bordeaux-Lyon. D'ailleurs ce doublement a existé.

La ligne POLT serait beaucoup plus pérenne avec des irrigations modernes.

*LEPLAIVE Jacques*

La SNCF est capable depuis 1966 de réaliser Limoges-Paris en moins de 3h. Pourquoi ce n'est plus possible aujourd'hui ?

Avant 2011 les liaisons Limoges-Bordeaux se faisaient en 2h20. Pourquoi aujourd'hui faut-il au moins 3h avec au moins 20 minutes d'arrêt à Périgueux.

Les petites machines jaunes en gare de Limoges vous proposent des parcours très surprenant et beaucoup plus coutent :

- Limoges-Tours : passage par Orléans ou Angoulême
- Poitiers-Rennes : passage par Paris Montparnasse

Soit 650km de TGV au lieu de 300km.

- Bordeaux-Limoges : passage par Angoulême ou par Brive.

# PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS

## SECTION DES CHEMINOTS DE LIMOGES



A l'occasion de la tenue des assises ferroviaires du 25 janvier 2014, la Section des Cheminots de Limoges du Parti Communiste Français tient à rappeler les bases du combat qu'elle mène pour un service public ferroviaire réalisé par une entreprise publique responsable devant la Nation.

Face à l'acharnement de l'Union Européenne dans sa politique en faveur des trusts et du Capital et de ses complices nationaux au travers des gouvernements successifs, pour casser le monopole public de transport par rail, les cheminots continuent à résister avec leurs syndicats. (13 juin, 9 octobre, 12 décembre 2013)

Ils doivent aujourd'hui s'opposer au projet de loi du ministre Cuvillier préparant l'éclatement de la SNCF entamé par les gouvernements précédents, qui s'inscrit dans le processus européen de démantèlement des services publics.

Les dégâts causés par cette politique, en Grande Bretagne, en Grèce et récemment en Belgique, sont de plus en plus visibles par le plus grand nombre. Nous affirmons qu'elle n'a aucune légitimité à être appliquée en France, d'autant que les prémices de son application, en ce qui concerne la baisse des moyens alloués à l'entretien des installations ne cessent d'inquiéter. (Accident de Breigny, par exemple)

Cependant, une réforme du système ferroviaire est nécessaire !

### - Au plan social et économique :

C'est près de 100 000 emplois cheminots supprimés en 30 ans, une casse du fret ferroviaire aux conséquences environnementales lourdes mais aussi financières : car les flux de marchandises ne financent plus les infrastructures.

Reproduisant sur le rail ce qui se passe sur la route, le transport de marchandises continue de voir son coût externalisé au détriment des comptes publics.

C'est un prix du billet très lourd qui éloigne l'utilisateur.

Une inégalité de l'offre croissante d'un territoire à l'autre, malgré des politiques régionales dont le succès s'est largement appuyé sur l'unicité du Service Public SNCF.

### - Au plan financier :

C'est près de 40 milliards de dette qui sont injustement à la charge du seul ferroviaire. RFF reverse 1 milliard d'euros d'intérêts aux banques. C'est l'équivalent des bénéfices de la Deutsche Bahn. **C'est trois fois plus que les sommes nécessaires à la rénovation du réseau sur notre région !**

La requalification de la dette de RFF et de la SNCF en dette publique permettrait de recourir à des financements nouveaux et éviterait ou limiterait le recours aux Partenariats Public Privé (PPP), particulièrement coûteux aux collectivités. Cette requalification permettrait, par exemple, de trouver les financements de maintenance des voies sans hypothéquer ou condamner la construction de lignes nouvelles !

Malgré les assertions du Ministre des transports et du Directeur de la SNCF, on constate qu'en aucun cas il n'y a réintégration de Réseau Ferré de France dans le giron de la SNCF. La séparation du réseau et de(s) l'exploitant(s) est belle et bien maintenue, condition nécessaire à la volonté de mise en concurrence de ces mêmes exploitants. Elle est même confortée par la volonté d'obtenir, ce qui n'avait pas été possible en 1996 et 1997, le rattachement des personnels dans ces deux entités.

De la même façon, aucune mesure de cette réforme ne permet l'amélioration de la qualité du service, en permettant notamment la mutualisation des moyens et des personnels. La séparation par activités, qui est la cause des dysfonctionnements, est même renforcée.

Le maintien du statut des cheminots est un impératif pour l'efficacité d'une réforme et doit servir de référence !

Les cheminots et les usagers doivent s'opposer à cette réforme telle qu'elle est présentée et refuser l'application des directives européennes.

Nous devons également imposer que la régionalisation préserve les lignes ferroviaires sur notre territoire sans devenir un outil de casse au service du libéralisme.

### **Les Communistes ont de l'expérience !**

Durant deux mandats, les communistes ont présidé la commission transport du Conseil Régional. Dès 1980, ils proposaient METROLIM, qui est toujours d'actualité, et qui permettrait une plus grande offre de transport collectif, une complémentarité des modes, une valorisation de l'infrastructure sur l'agglomération.

L'action politique, contrairement aux discours ambiants, doit favoriser la réponse aux besoins et dépasser la seule gestion en traçant des perspectives pour les citoyens.

### **Les communistes proposent un pacte de solidarité durable pour le transport.**

Ce pacte s'adresse à tous les acteurs concernés par les enjeux du transport qui ont la volonté de le rendre efficace au plan économique, social et environnemental.

C'est la triple condition qu'exige une véritable réforme pour être efficace !

C'est sur ces bases que nous formulons nos propositions.

Ensemble, exigeons le rétablissement d'un monopole public du transport ferroviaire sous le contrôle de la Nation. (Usagers, Cheminots, Elus).

**Les assises aujourd'hui réunies ont pour but de définir les orientations souhaitées régionalement par les usagers. C'est une bonne chose et c'est un niveau pertinent. Mais il est clair que ces orientations ne pourront se réaliser que dans le cadre d'une politique nationale, débarrassée de ses orientations libérales, appliquant une péréquation nationale permettant une politique de transport pour le bien des territoires et des populations.**

- 1) échec de la conception TGV avec l'abandon de l'inscription de la ligne « TGV Limousin » pour Balladur en 1993. Comment on a perdu les fonds européens en ne mettant pas en valeur l'Axe Nord-Europe/Espagne dans ce projet ?
- 2) échec de la conception « Pendolivo » sur le POLLT avec des centaines de millions perdus pour les études et arrêt à la veille du lancement des travaux.
- 3) Echec de la séparation SNCF/RFF et ses conséquences actuelles
- 4) Echec en matière de sécurité sur toutes les lignes en France, diminution des effectifs cheminots, vétusté du matériel, absence de politique d'investissement et de modernisation des lignes.
- 5) Echec de la politique générale des transports : effondrement du fret ferroviaire, montée en puissance de la circulation poids lourds, forte empreinte négative au plan écologique, insécurité routière à cause des camions.
- 6) Errements politiques social-démocrates oscillant entre Rodet et Duron sur le moignon Limoges-Poitiers
- 7) Absence de promotion d'un réseau important de lignes transversales en lien avec un aménagement démocratique du territoire (rompre avec la centralisation sur Paris)
- 8) Vers une autre politique des transports, (fer, route, avions, canaux etc...) articulé avec la remise en cause de la politique générale libéralo-social-démocrate, donc sortir de la « logique » des traités européens, de l'Ani, de la marche forcée vers la privatisation des services publics. Cela suppose de prendre l'argent là où il est, bref une vraie politique de gauche.

*COFFIN Daniel CODERAIL Montluçon*

*(Comité de défense et de développement du rail de la Région Montluçonnaise)*

De par sa position géographique le bassin Montluçonnais se sent très concerné par la tenue de ces assises.

- pour le POLT de par la jonction à Vierzon de la ligne Montluçon-Paris
- par la desserte de Montluçon par le Bordeaux-Lyon dont la pérennité ne dépasse pas 2020 selon RFF. Après 2 ans d'interruption de la relation de bout en bout qui va s » souvenir de son existence ?

Sur les plans rails qui ont été évoqué, il faut rappeler leurs limites. Ils sont organisés Hors compétences au détriment d'autres sujets tout aussi importants. Ils se font également sans considération de la nécessaire continuité territoriale, qui est la garantie de l'effet réseau en reliant entre eux les axes ferroviaires.

Arguments fret : Potentiel de 1 500 000 T de fret recensé pour le seul bassin Montluçonnais dans les entreprises situées à proximité voir le long de la ligne Bordeaux-Lyon.

La modernisation de l'infra ferroviaire et la construction de nouveaux matériels fret ou voyageurs constituent un potentiel industriel considérable.

Au niveau des moyens nécessaires, le retour des 80Mds€ annuels d'évasion fiscale peut financer ces besoins vitaux.

Prévoyons déjà l'après Limoges en tenant le 22 février à Clermont-Ferrand.

## *Intervention G. GARREL*

Si je suis venu, ici, à Limoges, c'est pour saluer cette initiative qui s'inscrit dans la continuité des Etats Généraux du service public ferroviaire initiés par notre fédération syndicale. C'est dommage que la CGT soit seule présente.

Nous sommes dans une période historique du même ordre que 1937, quand des syndicalistes et des responsables politiques progressistes ont décidé de créer la SNCF. Du même ordre que 1983, quand les mêmes forces ont décidé de rendre la SNCF 100 % publique.

Il est important que la réforme du système ferroviaire voulue par le gouvernement fasse l'objet d'un grand débat public en partant des besoins des populations et des territoires.

L'éclatement du système ferroviaire contenu dans le projet de loi gouvernemental, n'est pas de nature à améliorer la qualité du service public, au contraire les intérêts divergents des différentes entités au détriment de la réponse aux besoins des populations.

Ce qui est préparé par cette loi, c'est la libéralisation, l'ouverture aux marchés du ferroviaire par une concurrence qui va pousser à faire des choix entre lignes qualifiées de rentables et les autres. C'est contraire aux valeurs du service public, car c'est faire de la ségrégation entre citoyens selon leur lieu d'habitation ou leurs conditions sociales.

Cette réforme n'est pas financée. La dette et la régénération du réseau ne sont pas traitées. Il n'y a pas une ligne sur le fret dans ce projet de réforme, malgré les enjeux environnemental et économique d'irriguer le territoire par un transport propre de marchandises alternatif à la route. Pas une libération d'un service public n'a permis d'améliorer la qualité et de réduire les coûts, par contre, toutes ces dérives libérales ont contribué à faire baisser les conditions de travail et sociales des salariés bien souvent au détriment de la sécurité.

Alors, usagers, citoyens, politiques progressistes et cheminots poussent très fort, et ensemble, pour une réforme qui soit pour l'intérêt général. Pouvons pour le maintien et le développement d'un grand service public SNCF par une grande entreprise publique, unique et intégrée, comme le porte la CGT dans le projet complet qu'elle a élaboré et qu'elle soumet au débat.

## *Contribution de Pierre Mahaut.*

Cette contribution est centrée sur l'idée qu'une grande politique ferroviaire ne peut se concevoir isolément, mais doit être conjuguée avec une grande politique des transports (laquelle elle-même doit s'intégrer à un projet de société harmonieux et durable, c'est une autre histoire...!).

Quelques exemples pour affirmer le caractère indissociable du dossier ferroviaire et du dossier des transports en général :

- Le choix, par les pouvoirs actuels, de la Grande Vitesse (GV) pour la modernisation du rail, et la concentration des investissements en ce sens, signifie que l'offre de services ferroviaires est exclusivement tournée vers la clientèle des voyageurs. Implicitement, cela revient à assigner au mode routier le transport du fret. Est-ce bien le choix démocratique de la France : le rail pour les gens, la route pour les marchandises ?

- Le niveau de service très élevé offert par la GV en élève parallèlement le prix, et signifie implicitement qu'on en écarte les citoyens les moins fortunés. Est-ce bien le choix démocratique de la France : le rail pour les riches, les pauvres sur la route avec les camions, ou à la rigueur dans les vieux trains poussifs des lignes délaissées ? Ce qui au demeurant n'empêchera nullement de mettre les « pauvres » à contribution via l'impôt...

- Le transport en commun des personnes peut s'effectuer par différents moyens (trains, cars, avions...). Le temps est sans doute venu de raisonner en terme de coordination de ces moyens (la bien nommée coordination intermodale), et non plus en terme de compétition, laquelle, laissant le marché réguler l'offre, aboutit on le sait au « déménagement du territoire ». Cette coordination exige une profonde mutation institutionnelle, permettant d'en finir avec les querelles entre « Autorités Organisatrices de Transport » (Agglomérations dans les périmètres de transport urbain, départements pour les transports scolaires ou intra départementaux, régions pour l'interdépartemental et état pour le national). La jalousie sur les prérogatives et la défense des prés carrés sont les pires conseillers en la matière. Le Limousin est un très beau laboratoire de ces bisbilles.

- Les enjeux écologiques et financiers autour des infrastructures de transports sont tels que la conception de nouvelles infrastructures doit découler d'une analyse comparative de pertinence des différents modes. C'est d'ailleurs une exigence de feu le Grenelle de l'environnement. Cette analyse, du fait du cloisonnement des maîtres d'ouvrage à la manœuvre pour chaque mode, est tout simplement impossible. On en voit l'illustration sur le corridor Limoges-Poitiers, où LGV et 2x2 voies s'ignorent consciencieusement - mais nous dirons les allumés de la croissance : il faut les deux !

- La nécessaire réorganisation de l'exercice des compétences en matière de transport, la nécessaire coordination intermodale pour les voyageurs comme pour le fret, gagneraient à s'accompagner d'une révision des schémas de pensée des défenseurs du rail comme de la route ou des autres modes, au profit d'une recherche de complémentarité et pas seulement d'alternative, et d'une recherche de modérations des impacts environnementaux de l'activité de transport.

Enfin, la question du fret est déterminante. Elle met en exergue la question des conditions de la concurrence rail-route.

Ainsi, si l'usine International Paper de Saillat sur Vienne ne reçoit plus aucun morceau de bois par voie ferrée, c'est uniquement parce que le prix du bois livré par la route est le plus bas. Or les termes de la concurrence rail-route sont déloyaux. Au delà du coût de l'infrastructure, supporté par RFF/SNCF mais pas par les routiers (malgré, quoiqu'on en dise, le jeu modérateur des taxes), c'est l'externalisation, par la route, de coûts sociaux et environnementaux supérieurs à ceux du rail qui fausse la concurrence et ruine à la fois le ferroviaire et la nature.

Une politique ambitieuse et résolue de développement du rail ne peut faire l'impasse sur ces réalités, alors même que l'intégration des charges réellement dues dans les prix du transport routier pose les problèmes que l'on a pu mesurer à l'aune de l'écotaxe et des bonnets rouges.

On pourra pour finir s'amuser de ces libéraux plus ou moins ultra qui n'ont aucun scrupule à laisser la puissance publique investir lourdement dans le secteur des transports, dont ils profitent au premier chef, refusant d'assumer le vrai prix de cet élément constitutif de leur activité tout en sommant la dite puissance publique de baisser ses dépenses.

*CHATENET Jean*  
*CAP à gauche 19*

- 1) CAP à gauche 19 n'est pas favorable à la LGV par Poitiers et milite pour le renouveau et la modernisation de la ligne POLT.
- 2) Demande le renforcement du trafic frêt
- 3) Le projet LGV est-il oui ou non définitivement abandonné ?
- 4) Doit-on et peut-on revenir à un seul service public par regroupement de la SNCF et de RFF ?

*DAMAGGIO Jean-Paul : association Alternative LGV, Midi-Pyrénées*

Le ferroviaire en Limousin dépend pour une bonne part de Toulouse.

Si les toulousains passent par Bordeaux pour aller à Paris, la ligne POLT deviendra une ligne TER.

C'est alors un gaspillage double :

- Une ligne existante marginalisée
- Une dépense inutile de 8 milliards pour la LGV Toulouse-Bordeaux

Ne pas réfléchir en liant ces deux points c'est rater l'avenir du transport des citoyens.

*LYAME Mounire*  
*Assistant parlementaire de SANSU Nicolas, député*

- 1) Indignons-nous !

Le contexte doit nous pousser à nous indigner :

- réforme ferroviaire : aucun nouveau financement n'est prévu et la question de la dette est éludée. Ce projet prépare l'ouverture à la concurrence et donc portera atteinte au service public ferroviaire
- acte III de la décentralisation qui pourrait provoquer le basculement des lignes nationales vers liaisons interrégionales.
- 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire : l'aventure à la concurrence prévue en l'état actuel, va engager le démantèlement du service public ferroviaire (les lignes déficitaires seront fermées parce que non rentables).

- 2) Pour le POLT, rassemblons-nous !

Il faut gagner deux choses :

- la mise en place d'un schéma directeur avec comité de pilotage pour prévoir l'infra/dessertes/matériel/sécurité maintenance
- affectation de rames TGV rénovées pour POLT dès 2015, et dans un second temps, débat sur le besoin en matériel nouveau qui sera commandé par l'Etat.



*Intervention Secteur Assises citoyennes transport ferroviaire à Limoges,  
le 25 01 2014.*

D'abord, je tiens à saluer l'ensemble des participants, venus parfois de loin. Votre présence démontre que la notion de service public, de réponse aux besoins exprimés, d'aménagement de territoire ou encore d'égalité de traitement sont au cœur de nos préoccupations.

Les cheminots, avec la CGT, au travers des initiatives menées régulièrement auprès des usagers, le constatent : les convergences d'intérêt pour imposer d'autres choix en matière de service public ferroviaire ne manquent pas.

Pour autant, chacun constate aussi que la qualité de service se dégrade, de jour en jour. Les sujets ne manquent pas :

- Les horaires, correspondances, fréquence des circulations, quelle que soit la ligne, un plan de transport qui corresponde aux besoins, avec Complémentarité entre les difficultés AO.
  - La baisse des moyens humains et matériels. Près de 2 500 trains supprimés en 2013 (+ 30 % par rapport à 2012) sur la région, en parallèle, + de 500 suppressions d'emploi cheminots sur les 6 dernières années.
  - L'état du réseau :
    - o Suspension de la relation Ussel-Clermont, à partir de juillet 2014,
    - o Inquiétudes sur :
      - Limoges - Brive par Saint-Yrieix,
      - Guéret - Montluçon, Guéret - Felletin et sur les liaisons interrégionales.
      - Il y a aussi, bien sûr, l'axe national POLT, tant côté infrastructure que matériel, mais il y a aussi la relation nationale Bordeaux-Lyon qui n'est plus assurée par les 2 itinéraires.
- A ce propos, pour ceux qui ne l'auraient pas encore fait, je vous invite à signer la pétition qui vous est proposée à l'entrée !
- Le Fret : plus aucun trafic sur la région alors que les potentiels existant (IP) et que nous savons que pour optimiser le réseau, il faut que celui-ci soit utilisé par tous les types de trafic.

Sans développer plus, nous voyons (et d'ailleurs, nous sommes de plus en plus nombreux à le partager), qu'il y a urgence à remettre le service public ferroviaire sur les bons rails !

Dans ce cadre, notre organisation syndicale a élaboré un certain nombre de propositions, que nous avons présenté aux parlementaires de la région, au Président du Conseil Régional, mais aussi au plan national dans le cadre des travaux engagés par le Gouvernement pour réformer le système ferroviaire.

Cet ensemble de propositions, que nous dénommons à la CGT « la voie du service public SNCF » s'appuie sur une meilleure qualité de service, avec des moyens humains et matériels pour être efficace, avec un financement durable du système ferroviaire, à partir des besoins croissants exprimés, et être ainsi en capacité de développer le transport marchandises et voyageurs par le rail, en Limousin, bien sûr, mais aussi sur l'ensemble du territoire.

Il est clair que pour relever ce défi, il nous faut gagner un système ferroviaire unifié à partir d'une véritable entreprise publique intégrée.

Sans être plus long, je finis sur la nécessité de poursuivre le travail de convergence engagé. En ce qui nous concerne, que ce soit sur le POLT, la relation Bordeaux-Lyon, le TER ou le Fret, les cheminots, avec la CGT, n'entendent rien lâcher pour gagner durablement la voie du service public SNCF. Merci !

*GORCE Roger cheminot et membre du groupe CGT ou CESER Limousin*

Au-delà des arguments techniques évoqués de puis ce matin et que je partage, nous sommes engagés dans une course contre la montre et 2014 « ça passe ou ça casse ». La convention des TET (Train d'équilibre des Territoires) arrive à terme en fin d'année.

Allons-nous accepter de brader et scinder notre ligne historique aux Conseils Régionaux ? Les régions sont déjà étranglées financièrement, alors le limousin n'a pas les moyens ni le droit de détourner l'argent public pour une LGV Limoges-Poitiers dont personne ne veut, excepté quelques élus et notables Limousins.

Sans la transversale Bordeaux-Lyon et l'axe POL quid des TER ! Les territoires >Limousin sont besoin de vie, de citoyens, d'entreprises et de transport complémentaire, pas de concurrence avec d'autres territoires. Le rapport Duron sur la mobilité est une opportunité pour gagner l'aménagement de nos lignes classique alors gagnons l'engagement financier par le POLT et n'oublions pas le frêt car le développement durable c'est remettre aussi des marchandises sur le rail.

Si nous ne gagnons pas en 2014, l'acte III de la décentralisation et la métropolisation va « tuer » l'aménagement du territoire.

*Jean-Pierre Masson Tel: 05 65 38 98 56*

*Mel: [massonsanspierres@orange.fr](mailto:massonsanspierres@orange.fr)*

*Association Altercampagne - site : [www.altertour.net](http://www.altertour.net) - mél : [altertour@gmail.com](mailto:altertour@gmail.com)*

J'interviens pour proposer d'organiser des événements publics autour des gares et lignes ferroviaires menacées de fermeture.

Chaque été depuis 2008, l'AlterTour cycliste pour une planète non dopée part à la rencontre d'initiatives alternatives et résistantes.

La définition du dopage ne vaut pas que pour le sport et l'individu, mais aussi pour la société : toujours plus loin, toujours plus vite, toujours plus fort... C'est la compétition à outrance avec énormément de dégâts sociaux, sanitaires et environnementaux.

Le dopage dans les transports ferroviaires ? Ca consiste à privilégier les LGV au détriment des lignes de proximité (je n'ai pas le temps de développer, d'autres intervenants en ont déjà très bien parlé).

Cet été, du 14 juillet au 15 aout, des dizaines de cyclistes traverseront l'Auvergne, le Limousin et Poitou-Charente, partant de St-Etienne pour arriver à la Rochelle en passant par Clermont-Ferrand et Limoges,...

Nous voulons contribuer à faire connaître et relier entre eux tous ces acteurs, qui, dans différents domaines - social écologique, culturel, économique - démontrent qu'un autre monde est préférable. A savoir : développer les valeurs de coopération et solidarité, au détriment de l'individualisme et la concurrence.

De même, l'AlterTour vient à la rencontre des mouvements qui résistent et s'opposent aux "grands projets inutiles et imposés".

Nous proposons aux associations, aux collectifs qui militent pour un transport ferroviaire de qualité - au sens du service public - à prendre contact avec l'AlterTour pour organiser des animations publiques lors de notre passage.

Le circuit est en cours d'élaboration, et nous souhaitons passer par le maximum de gares sur des lignes menacées de fermeture.

Médiatiser les problèmes - et les solutions ! - convaincre qu'il n'y a pas de fatalité, que l'on peut prendre notre avenir en main, bref : faire de l'éducation populaire, telle est notre ambition.

Pour terminer : depuis 6 ans l'AlterTour a emprunté bon nombre de voies vertes dont certaines sont des voies ferroviaires désaffectées. Croyez-moi, en vélo, on prend la mesure du scandale de la dégradation du service public de transport. L'exode rural est encouragé, le recours à la voiture aussi, avec plein de problèmes économiques à la clé.

On pourrait imaginer des manifs' en vélo - joyeuses mais déterminées - pour revendiquer la réhabilitation de ces lignes qui contribuaient à renforcer le lien social !

Cheminons ensemble par des moyens plus doux et accessibles à tous... tous ensemble !

### *Les assises citoyennes du transport ferroviaire contribution du M'PEP87*

La ligne POLLT est l'une des trois artères principales vers le sud du réseau ferroviaire, en comparant la France à un corps irrigué par ses artères, pour une bonne irrigation il faut aussi des vaisseaux, tout aussi indispensables. Du temps où on ne mettait pas les régions en concurrence, du temps où le gouvernement pensait au développement harmonieux de la France, du temps où existait un aménagement du territoire, du temps où on se préoccupait des populations avant l'économie, du temps où la SNCF s'occupait de son réseau ferré et n'était pas ouverte à la privatisation : les français étaient fiers de leurs trains qui arrivaient à l'heure, où le réseau était entretenu et le monde nous enviait cette organisation.

C'était avant L'Union Européenne, avant l'exigence de la concurrence prétendument libre et non faussée. C'était avant le délire idéologique de l'euro-libéralisme. C'était avant les euros régions, avant les SIG (services d'intérêt général) qui ont remplacé les services publics. C'était avant que la « groupe SNCF » ait 657 filiales.

Que demande le M'PEP (Mouvement politique d'Emancipation Populaire)? Que le réseau ferroviaire français recommence à irriguer la France en voyageurs et fret, que les lignes soient rénovées et entretenues en particulier la ligne POLLT, qu'une intermodalité soit organisée pour éviter la concurrence stérile entre la route et le rail, que les horaires soient aménagés pour permettre des correspondances pratiques. Pour y venir ou y revenir il faut éliminer les contraintes paralysantes de l'Union Européenne et la voie la plus simple et la plus rapide est d'en sortir.

***Problématiques de la ligne ferroviaire  
Aurillac - Bretenoux-Biars - Brive***

*Voyageurs*

La ligne Aurillac - Brive est gérée par la convention Auvergne.

Nous demandons qu'elle fasse partie d'une convention inter régions Auvergne-Midi-Pyrénées-Limousin, par le fait qu'elle dessert des bassins de vie importants sur ces trois régions.(environ 40 000 habitants sont concernés par la desserte entre les gares de Laval de Cère et Turenne sans oublier ceux qui peuvent venir pour des raisons familiales, professionnelles, touristiques, culturelles )

Il n'y a pas de comité de ligne transparent, nous demandons la mise en place d'un GTC (Groupement Territorial de Concertation) interrégional, avec des réunions périodiques dans lesquelles sont présents élus, S.N.C.F., RFF associations et notre participation.

Nous réclamons :

- des relations plus fréquentes sur Brive, avec la possibilité de correspondances plus nombreuses, et des délais d'attente n'excédant pas 45 minutes dans cette gare, pour les destinations de Toulouse, Cahors, Paris, Bordeaux, et vice-versa
- des améliorations dans les correspondances pour Figeac en gare de St Denis près Martel, pour le premier train à destination de Brive et vice-versa pour le retour le soir,
- la mise en place d'une grille horaire avec des liaisons adaptées en fonction des jours de la semaine, à savoir la possibilité pour les élèves et étudiants de rejoindre Aurillac le Lundi matin, et la possibilité pour des salariés du bassin de Brive d'arriver à Bretenoux-Biars assez tôt pour le travail,
- l'amélioration de l'information en matière de transport ferroviaire à destination de la population, par une diffusion des horaires ne se limitant pas aux seules gares,
- l'harmonisation tarifaire pour les produits régionaux, et surtout la possibilité d'utiliser en terme de ligne et non de région, ceux qui permet l'accès plus facile au train (ne pas limiter un tarif à une région, surtout lorsque la gare qui assure les correspondances vers les différents pôles économiques de cette régions, telle Brive, se trouve hors périmètre régional. De même pour les tarifs du Conseil Général du Lot pour les demandeurs d'emploi par exemple),
- le développement de transports en commun en correspondance en gare de Bretenoux-Biars plate forme multimodale pour les communes de Biars, Bretenoux, St-Céré et Beaulieu sur Dordogne,

- la mise en place d'une politique touristique plus attractive en matière tarifaire et de desserte pour les destinations d'hiver et d'été sur le Cantal (Le Lioran, les gorges de la Cère avec le sentier de grande randonnée) et sur le Lot (château de Castelnaud...),
- la mise en place de relations plus étroites avec les offices de tourisme pour cette partie touristique (diffusion de brochures touristiques dans les gares concernant les sites accessibles en train, diffusion des horaires de trains dans ces offices de tourisme, avec des supports de communication plus ciblés pendant la saison),
- le démarchage d'associations, d'écoles, etc... pour faire voyager des groupes, et la possibilité pour les gares en local de traiter ces dossiers,
- la mise en place de partenariat avec les activités culturelles (opéra éclaté
- la prise en compte du festival de rue d'Aurillac en terme de capacité et de sureté
- la possibilité de donner une information en temps utile aux voyageurs dans les points d'arrêt gérés, en cas de perturbation du trafic,
- le maintien en état des gares et points d'arrêt pour l'accueil des voyageurs (équipement tels que bancs, signalétique), même ceux desservis temporairement tel Lamativie, et une signalisation de direction adaptée dans les communes pour trouver ces gares, les moyens en matériel roulant pour assurer une capacité suffisante aux trains
- lors de perturbations de circulations entre Laval de Cère et Aurillac (travaux prévus, inopinés, déclanchement de filets) le maintien de dessertes ferroviaires entre Bretenoux Biars et Brive avec une amélioration du plan de transport adapté mis en place début 2012 suite à la mobilisation ainsi qu' un retour d'expérience par rapport au plan de transport obtenu par l'action des cheminots, de la CGT , des élus et de la population rassemblement de novembre 2011
- 
- la mise en place de transport adapté pour Bretenoux Biars Aurillac
- la mise à jour des horaires dans tous les systèmes informatiques SNCF, internet (suite à des suppressions de trains, le système informatique permet toujours la vente !!!!)
- **une concertation lors des changements de services en prenant pour exemple le SA 2012 il y a eu suppression du train n° 873905 (départ Aurillac 7H37) le Samedi matin : pour le Service 2013 il n'y a aucune information alors que des travaux sont prévus et des modifications de circulation de trains suppression d'arrêt, problématique sur la ligne paris limoges Toulouse ayant des conséquences sur les correspondances en gare de Brive par exemple**
- utilisation des numéros à tarification spéciale plus onéreuse, inacceptable d'avoir un coût de téléphonie supérieur pour permettre d'avoir un taxi ou des renseignements lors de travaux exemple des voyageurs en gare de Laval de cère
- nous demandons les conséquences sur les conditions de travail des conducteurs de cars, moyen de substitution

Concernant le fret seule desserte depuis le plan VERON en 2007 L' EIV BRETENOUX BIARS SNCF 'chantier de traverses bois)

Avant 2007 il y avait des trains de marchandises acheminant les traverses arrivées et départ, du fret pour ANDROS plus de 18000 tonne de sucre provenance de Péthiviers et Meaux des wagons de bocaux et capsules en provenance de l'Allemagne, des wagons chargées de vieilles traverses pour l'entreprise SIDENERGIE à LAVAL DE CERE

Mais cette ligne a acheminé un trafic important vers AURILLAC trains complet d'hydrocarbures, trains complet de bois chargés notamment en gare de Laroquebrou, Lamativie

De nombreuses zones d'activités industrielles et commerciales sont situées à proximité

Les Quatre Routes, Vayrac Biars sur Cère, Laval de Cere

Une activité agricole importante avec nécessité de transport de fourrage, d'engrais...

Nous demandons

- l'étude du potentiel de transport marchandises dans les différentes gares de la ligne,,

#### *TRAVAUX VOIES, modernisation et maintenance*

- C'est à l'état de financer la rénovation du réseau et lors de la mise en place de plans rails dans les différentes régions, la ligne Aurillac Brive doit et devait faire partie de ce programme
- le maintien des installations et des voies de service des gares, notamment pour permettre le développement de trafics marchandises
- il est nécessaire d'avoir un montant des travaux détaillé pour éviter un coût exorbitant d'utilisation de la ligne
- l'amélioration de la voie et des ouvrages d'art pour permettre le passage de wagons en charge D (tonnage maximal à l'essieu), le maintien en état des abords de la voie et des installations de sécurité, notamment les filets de détection de chute de rochers dans les gorges de la Cère,
- le relèvement de la vitesse des trains à 100 km/h entre St Denis près Martel et Bretenoux et à 120 km/h entre Viescamp-sous-Jallès et Aurillac, après l'amélioration de la voie,
- la création d'un point de croisement entre St Denis près Martel et Bretenoux-Biars, ainsi qu'à Ytrac pour permettre de fluidifier les circulations en cas de retard, et la création de nouveaux trains,
- la voie doit être équipée de produits bois (traverses, bois d'appareil.....) fabriqués par l'EIV SNCF DE BRETENOUX BIARS avec du bois en provenance de la filière bois locale
- Le personnel nécessaire pour l'entretien de la voie et les incidents tel que déclenchement de filets, chute d'arbres : brigade de Saint Denis près Martel, Bretenoux-Biars, Laroquebrou, Aurillac

- des moyens d'intervention et de secours en gare de Bretenoux-Biars pour le parcours de la ligne qui se trouve dans les gorges de la Cère, vu son accès difficile.
- D'avoir la connaissance de l'entité qui est responsable de l'infrastructure RFF et d'avoir un interlocuteur local
- Nous demandons de connaître les travaux prévus sur la modernisation de la ligne étant donné des annonces faites d'un coût de 20 millions d'euros

**Suite aux différentes interventions par rapport à la demande d'ANDROS d'effectuer du transport fret entre Biars et Brive la position de la CGT est la suivante :**

s'il y a une vraie politique de transport marchandises : dès aujourd'hui le trafic peut s'effectuer car l'état de la ligne permet le transport, et pour quelles raisons il n'y a aucune proposition de transporter le sucre et autres marchandises sur des destinations plus éloignées que Brive, en terme d'environnement c'est d'effectuer de plus grandes distances par le mode ferroviaire de service public

L'information connue est que seul 20% du tonnage est concerné en acheminement de Biars à Brive donc les 80% restant sont par voie routière et ces 20% au-delà de Brive repartent sur la route à l'exemple de cette entreprise la part du ferroviaire serait quand même marginale

Par rapport au tarif s'il y a une demande de gratuité d'utiliser le sillon, si la demande est recevable et pourquoi pas provocatrice, cela ne peut pas être concevable d'être acceptée pour les raisons suivantes :

Qui va payer ? le contribuable du LOT, de la CORREZE, du CANTAL y compris les salariés à qui le travail leur est supprimé

le transport fret doit rester une activité de service public sans vouloir dire gratuité pour certaines entreprises et pas les autres : sur la zone industrielle d'autres entreprises peuvent profiter de ce trafic pour faire ou acheminer leurs marchandises

-si ce trafic s'effectue, nous demandons que les conséquences socio économiques sur les entreprises et leurs salariés soient prises en compte notamment par rapport au transport routier, pour cela il doit y avoir une réelle concertation entre les élus, usagers, entreprises

**ZONE DE SOUILLAC**

*Voyageurs*

- la zone desservie par cette gare doit permettre aux différents habitants, de se rendre facilement dans les écoles, au travail, dans les différentes administrations, les services publics, les services de soins et aussi d'en revenir !!!

-nous demandons des moyens de substitution pour chaque train supprimé

(EX train 3661 PARIS CAHORS terminus Brive lors de travaux voyageurs acheminés par bus de Brive à Cahors,

3610 Cahors Paris rame 3661 de la veille supprimé de Cahors à Brive sans substitution)

le ressenti des voyageurs en ter (train) remplacé par bus cela entraîne fatigue et stress chez le voyageur abonné durée du trajet presque doublée avec incertitude du temps de trajet donc de l'heure d'arrivée ayant des conséquences sur l'utilisation des ter

ressenti des cheminots, trains supprimés alors que le train est en vente dans les machines, les voyageurs qui se présentent avec leur titre de transport alors qu'il n'y a pas de trains cela détériore l'image de la SNCF mais aussi leur conditions de travail par l'incertitude de l'information voir aucune information sur les trains supprimés ou désheurés.

Potentiel important avec les touristes en provenance du nord de l'europe et en particulier, ANGLAIS, PAYS BAS et BELGIQUE, SOUILLAC étant un point central de la vallée de la Dordogne par rapport à l'axe ferroviaire Paris TOULOUSE

Arrêt quotidien du train de nuit 3752/3753 sur la relation Paris TOULOUSE compte tenu de la situation géographique de Souillac sur le nord du lot pour permettre le développement touristique, et économique, nous demandons l'arrêt commercial de tous les trains voyageurs circulant sur cette ligne

#### *FRET*

Pour rappel il était chargé deux trains par semaine de bois pour la pate à papier à destination de ST GAUDENS le potentiel existe donc nous demandons une politique commerciale ainsi que la remise en état des voies de service

Maintenance modernisation de la ligne (texte en cours de réalisation)

#### *GUERY Gérard*

- retrouver le niveau de prestation d'il y a 30 ans sur la ligne POLLT
- ne pas dépenser 2 milliards pour gagner 30 minutes
- améliorer les rotations des TER/horaires correspondants aux besoins
- développer le fret afin de sauver les petites lignes et...
- tendre le plus vite possible vers une gratuité des transports et arrêt de la concurrence trains/bus, donc région et département
- choisir en priorité le « service public »

#### *DECLARATION DE LA FEDERATION DE CORREZE DU PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS*

#### *ASSISES CITOYENNES DU TRANSPORT FERROVIAIRE 25/01/2014 LIMOGES*

Dans un récent courrier que la Fédération du PCF 19 a fait parvenir au Président du groupe « Limoges Terre de Gauche » Christian AUDOUIN, Pascal BAGNAROL, Secrétaire Départemental, lui faisait part de notre accord avec le thème de cette rencontre « LE TRAIN POUR TOUS ». En effet, ce thème rencontre notre volonté affirmée d'un service public au service des populations ; service public ferroviaire mis en œuvre par un établissement unique la SNCF.

Cet établissement public devra être désengagé de la dette que le système ferroviaire porte au nom de l'Etat et qui lui coûte 1.2 milliards chaque année.

Nous souhaitons que l'argent public soit consacré à l'amélioration de la ligne « POLT » tant au niveau des infrastructures qu'au niveau du matériel sans oublier les moyens humains nécessaires pour un service public de qualité plutôt qu'à une hypothétique LGV.

Il faut donner à la ligne « POLT », véritable colonne vertébrale qui contribue à desservir 3 régions, 32 départements plus de 5 millions d'habitant, les moyens de nourrir une véritable



irrigation de nos territoires avec un service public du 21<sup>ème</sup> siècle. Ce maillage remis en cause et qui petit à petit participe à la désertification de ces territoires.

Il nous faut mettre un coup d'arrêt à la politique de cette Europe qui a fait de la casse du service public l'Alpha et l'Oméga de sa stratégie politique au service du capital. Il est regrettable de constater que le gouvernement actuel se comporte en partenaire zélé de cette politique.

L'ouverture à la concurrence de tous les transports ferroviaires passagers et fret encourage les entreprises de services à ne sélectionner et à n'entretenir que les lignes ou périodes horaires les plus rentables au détriment d'une offre complète en terme de destinations et d'horaires.

On peut dire que le « 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire » est une arme de destruction massive du service public de transport.

Nous souhaitons également que la réfection complète de la ligne « POLT » soit inscrite au Schéma Directeur National. Cela permettra d'obtenir les financements indispensables à cette modernisation. Cela devra se faire en associant les acteurs et usagers de cette ligne.

Enfin, nous devons avoir l'ambition de mobiliser les citoyens, les cheminots, les élus car si les forces vives que ceux-ci représentent ne s'en mêlent pas, nous serons en difficulté.

C'est possible, en tout cas nous en avons pour ce qui nous concerne la volonté et comme l'ont démontrés les amis et camarades de l'association « TOUS ENSEMBLE POUR LES GARES » qui sont ici présents élus et citoyens ensemble ; Il est possible de faire céder l'Etat et la SNCF, de faire triompher le bon sens, d'améliorer le service public et de préserver l'emploi.

Voilà pourquoi nous vous félicitons de cette initiative et qu'il nous semble qu'elle est le lieu adéquat pour réfléchir, proposer et décider pour agir ensemble.

*PESTEIL Didier : syndicat CGT des cheminots du Nord du Lot, membre du comité de défense de la ligne Aurillac-Bretenoux Biars-St Denis Près Martel-Brive*

Cette ligne dessert un potentiel de 40 000 habitants, aujourd'hui samedi 25 janvier nous n'avons pas pu prendre le train car pour prendre le train il faut être motivé, avoir du temps, de l'argent vu la tarification complexe et inégale entre 2 voyageurs voyageant côte à côte. Aujourd'hui pour venir à cette réunion il aurait fallu partir la veille à 18h00 de Bretenoux Biars et prendre un hôtel à Limoges car le train N° 873901 départ de Bretenoux Biars 6h20, arrivée 7h07 à Brive, a été supprimé de puis le dernier service du 12 décembre 2014 à l'heure à favoriser l'ouverture des commerces le dimanche, les trains dis service public sont supprimés le week-end et fermeture des guichets et des gares.

Les autres jours ce même train 873901 départ Aurillac arrivée à Brive 7h07 ne donnent pas les correspondances au train départ Toulouse-Souillac-Cahors pour 3min, il en est de même pour le TGV Brive-Lille qui part à 7h04.

Il faut que les trains régionaux soit en gare de Brive avec les trains dans les 2sens de la ligne Paris-Toulouse.

Pour parler de travaux, la France et en particulier la SNCF a un savoir-faire industriel ferroviaire important et le chantier de traverses bois de Bretenoux Biars avec ses 100 salariés cheminots à statut mais aussi cheminots précaires, CDD, contrat intérimaire peut répondre à la maintenance des lignes ferroviaires menacées de fermeture. Si pour certains cela paraît un produit dépassé par rapport au béton, non c'est un produit de la filière bois important en terme économique et développement durable qui répond à la maintenance des lignes ferroviaires car même la ligne Aurillac-Brive, des travaux ne sont pas prévus pour la partie Bretenoux-Biars-St Denis Près Martel alors que du côté Aurillac l'Auvergne cela a été effectué.

La ligne Aurillac-Brive ne peut vivre que si la ligne POLT est bien desservie mais pas l'inverse  
Il ne faut pas oublier que les territoires ruraux ont un potentiel frêt pour le ferroviaire, il faut obliger la SNCF à transporter, traverses, ballasts, essieux, matériaux et non par la route....et la réunification RFF/SNCF ne doit fermer qu'un établissement public ferroviaire pour des trains marchandises, voyageurs de jour, de nuit avec des cheminots au statut.

## *ASSISES CITOYENNES DU TRANSPORT FERROVIAIRE DE LIMOGES* *ROLLAND Robert*

*Cher(e) ami(e)*

Nous vous remercions d'avoir bien voulu participer, le 25 janvier 2014 à LIMOGES, aux Assises Citoyennes du Transport Ferroviaire, et d'y avoir apporté votre contribution.

Comme nous en avons convenu à la fin de notre réunion le 25 janvier 2014, nous avons repris la motion qui avait été remise au début de la matinée, pour intégrer les amendements qui avaient l'objet d'un consensus.

Nous vous transmettons donc la motion finale issue de ces Assises, qui ont réuni plus de 350 personnes représentant un grand nombre d'Associations et de Collectifs, de Syndicats et de partis politiques, d'élus issus de cinq Conseils régionaux et de quatre Conseils généraux, de Maires et Conseillers de nombreuses municipalités, de députés nationaux et européens. Vous trouverez également, pour ceux qui ont laissé une adresse mail, les interventions réunies sous forme de « livre blanc ».

Poursuivre et même amplifier la mobilisation est une nécessité absolue, urgente. Il faut que Gouvernement, SNCF et RFF, Conseils régionaux inscrivent, dès cette année 2014, les engagements pris dans des décisions et des financements nouveaux pour la modernisation et l'amélioration durable des réseaux ferroviaires existants, de l'infrastructure et des matériels roulants.

Le doublement des crédits annoncé le 28 janvier 2014 aux Parlementaires par le Ministre est un premier pas dans la bonne direction. L'exceptionnel succès de nos Assises n'y est sans doute pas pour rien.

Mais ce milliard d'euros ne suffira pas à combler les retards pris dans l'entretien et la maintenance du réseau ferroviaire.

Il est donc nécessaire que chacun s'empare sur sa ligne, dans son secteur, des problèmes auxquels il est confronté. Des initiatives locales doivent pouvoir être coordonnées pour mieux faire prendre conscience de l'urgence qu'il y a à répondre aux demandes légitimes des usagers, des utilisateurs, des personnels.

Pourrait ensuite être envisagée une manifestation publique unitaire, dont les conditions seraient débattues et décidées par celles et ceux qui voudraient y participer ou s'y associer.

Nous vous adressons notre plus cordial salut et vous souhaitons courage et enthousiasme dans cette lutte en faveur d'un bien commun : le Service public de transport voyageurs et marchandises par le rail.

Limoges, le 10 février 2014

*Limousin Nature Environnement*  
*- Fédération Limousine pour l'Étude et la Protection de la Nature -*

Limoges, le 25 janvier 2014

Objet -. Contribution de LNE pour les Assises du ferroviaire du 25 janvier 2014

La fédération Limousin Nature Environnement soutient la vision du service ferroviaire défendue lors des assises du 25 janvier 2014 à Limoges. Limousin Nature Environnement s'est associée, ces dernières années, à un certain nombre d'initiatives d'opposition au projet de LGV Limoges Poitiers ou de soutien à la ligne POLLT et à l'ensemble du réseau existant.

Le développement du transport par voies ferrées pour les personnes et le fret est indispensable pour stopper l'inflation routière actuelle qui s'opère en grande partie au détriment de la durabilité de notre société. Cette inflation est préjudiciable à notre environnement, tant en termes de ressources (disparition d'espaces naturels et agricoles par un aménagement du territoire essentiellement fondé sur la voiture et le camion, perte de biodiversité), qu'en termes de pollution de l'air et de l'eau. La prolongation des tendances actuelles entraîne des risques majeurs pour les générations qui nous suivent dans les domaines de la santé, des catastrophes climatiques et de l'augmentation de la fracture sociale.

Limousin Nature Environnement souhaite aussi que les impératifs environnementaux de protection des milieux, de la biodiversité et de l'adaptation au changement climatique ne soient pas oubliés dans les travaux entrepris ou projetés, même s'ils représentent un coût, car ils sont porteurs d'économies futures et d'une plus grande résilience de nos territoires et de sa population aux aléas naturels et économiques.

*André THEPIN, porte parole du Collectif « OUI au POLLT et NON à la LGV  
Limoges-Poitiers ».*

<http://limogespoitiers.com/>

*Intervention aux Assises ferroviaires du 25 janvier 2014*

## INTRODUCTION

En premier lieu nous tenons à saluer **Limousin Terre de Gauche** qui a été à l'initiative de ces assises.

Notre Collectif, dès sa création en 2009, a mis en avant l'aménagement du territoire et la modernisation de l'existant. La conjoncture nous a imposé de combattre en priorité contre le projet de LGV entre Limoges et Poitiers, projet absurde, inutile, d'un coût exorbitant.

A ce sujet, nous mettons à votre disposition un « **dossier spécial** » qui rappelle quelques-unes de nos analyses et prises de position.

Et au passage, vous noterez que les chiffres que nous avançons dès 2009 en cas de réalisation, sont aujourd'hui ceux-là mêmes que reprend officiellement RFF : 2,2 milliards d'€ en 2019 pour la LGV.

## ETAT DES LIEUX

Mais, nous sommes ici pour parler de l'existant et de sa modernisation plus que d'une hypothétique LGV.

Le réseau ferroviaire limousin (**Annexe 1**) comporte 900 kilomètres de lignes exploitées, soit 2,9 % du total de la métropole. Les lignes électrifiées (200 km), peu nombreuses, ne représentent que 1,2 % de l'ensemble du réseau national. Les trois-quarts des voies sont des voies uniques et représentent 4,7 % du réseau français.

## RESEAU TER

En moyenne, chaque Limousin fait 2,95 voyages par an alors que les Picards en font 10,8. Il n'y a que 4 régions derrière nous, dont le Poitou-Charentes avec 2,03 voyages par an.

Pour ce qui est du réseau TER, une statistique sur les 3 derniers mois de l'année (**Annexe 2**) fait ressortir que 12,3 % des trains ont un retard supérieur à 6 mn, et 11,2 % sont tout simplement annulés.

Il y a des disparités si l'on descend au niveau de chaque mois puisqu'en octobre 2013, les trains en retard supérieur à 6 mn et les trains supprimés représentaient 15,6 % du total ; en novembre : 26% ; et en décembre : 25,1%.

Et comme les pourcentages ne disent pas grand-chose parfois, sur ces 3 mois 10.754 trains ont circulé, 1.325 ont eu un retard supérieur à 6 mn, et 1.361 ont été hélas supprimés.

Le Limousin (**Annexe 3**) consacre 12,31 % de son budget au ferroviaire loin derrière la Bourgogne avec 22,64%. Rapportée au nombre d'habitants, la dépense est de 77,39 €, alors que la Picardie en est à 115,27 €.

Un dernier chiffre officialisé lors d'une rencontre entre M. DENANOT et le président de RFF : il faudrait 350 millions d'€ pour mettre à niveau le réseau TER Limousin. Or, RFF est fortement endetté, et le maintien du réseau régional n'est pas sa priorité.

M. DENANOT a pu affirmer : « Je ne suis pas sûr aujourd'hui de l'engagement de RFF pour 10% de la somme (350 millions) ».

Et l'on voudrait nous faire croire que RFF pourrait participer substantiellement au financement de la LGV-Limoges-Poitiers ?

## LE POLLT

Notre Collectif a pris pour habitude de mettre 2 L à POLLT. Le premier L est celui de La Souterraine, il démontre notre attachement indéfectible à l'aménagement de l'ensemble du territoire de notre région.

Des améliorations notables, partielles, ont été apportées ces 2 dernières années à cette ligne historique. Mais la maintenance et l'entretien ont été notoirement et dramatiquement insuffisants, comme tendent à le montrer les éléments du dernier rapport d'enquête sur l'accident de Brétigny/Orge.

La responsabilité en incombe aussi à tous ces élus qui pendant qu'ils adoraient la danseuse LGV-LP n'ont pas pris en compte la forte dégradation du réseau, préférant dépenser généreusement l'argent des contribuables pour un projet absurde, au détriment de ce qui fait le quotidien du plus grand nombre : prendre le train en toute sécurité ponctualité et confort. Au train pour tous, ils préfèrent le train pour quelques-uns.

**Car en fait qu'est ce qui fait qu'un citoyen va prendre le train, plutôt que sa voiture personnelle ?**

**Il n'est pas besoin d'aller très loin pour trouver la réponse, il suffit de lire le dernier rapport de la FNAUT réalisé en décembre 2013, avec le soutien du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie. Il examine la situation de la ligne POLLT, mais aussi celle des lignes Bordeaux-Limoges-Lyon, Bordeaux-Périgueux-Brive-Clermont ainsi que Limoges-Ussel- Clermont.**

**Des propositions concrètes et réalistes (Annexe 4) y sont argumentées :**

- maintenir un minimum de relations entre Paris et Toulouse,
- accélérer les relations entre Paris Limoges, Brive, Cahors et Montauban,
- améliorer le positionnement de certaines « villes moyennes »,
- rétablir une qualité de service minimale au confort grandes lignes depuis Paris et vers Périgueux, Aurillac, Rodez, Agen,
- créer des relations de qualité centrées sur Toulouse depuis le Centre (Orléans, Vierzon),
- valoriser le maillage du réseau pour créer et accélérer les relations croisées Nord-Sud et Est-Ouest, avec nœuds de correspondance à Vierzon, Limoges, Brive et Toulouse,
- trains pendulaires sur la ligne POLLT...

**D'autres questions y sont traitées.** Par exemple : si les personnes ne prennent pas le train, ce n'est pas à cause de la durée du voyage, mais

- de l'inconfort de certains trains, de leurs inconvénients,

- de l'incohérence tarifaire et de prix insuffisamment attractifs,
- d'une mauvaise coordination entre les TER et les trains de grandes lignes,
- du manque de train dans les créneaux horaires adaptés aux besoins des usagers.....

Des éléments et propositions, beaucoup plus exhaustifs seront sur le site du Collectif et dans le livre blanc.

## CONCLUSION

Il faut **convaincre** les limousins d'utiliser les transports en commun et plus particulièrement ferroviaires, car cela est une évidence : seule une politique intelligente des transports, soucieuse de l'intérêt général, de l'aménagement et de la desserte des territoires, soucieuse du bien public, peut être économiquement efficace. Il n'est nul besoin d'avoir des projets absurdes pour y arriver.

Ces Assises ne doivent pas être une fin en soi. Le réseau ferroviaire limousin doit s'ouvrir non seulement au Nord et à l'Ouest mais aussi au Sud, au Centre-est, à l'Est et Sud-est. Vous remarquerez que ce n'est jamais ce que nous propose la plupart de nos élus « hémiplogiques » de la Haute-Vienne.

**Notre Collectif est prêt à s'associer à toute initiative permettant de poursuivre ces Assises de façon constructive.** Nous ne sommes pas de ceux qui refusent la LGV, parce qu'elle passerait près de chez nous, mais nous voulons développer et moderniser l'existant non seulement au niveau des infrastructures mais aussi du matériel. Nous voulons des gares accessibles à tous, avec un personnel qualifié et compétent.

**Des propositions précises existent : il faut que les Pouvoirs Publics répondent enfin aux demandes des personnels, des usagers et utilisateurs, des Collectivités locales, en prenant les décisions et surtout les financements nécessaires à la modernisation de la ligne POLLT et des trains du quotidien. Sans oublier le FRET bien entendu.**

Infrastructure ferroviaire régionale au 1er janvier  
2012

ANNEXE 1

en km

	Au 1er janvier 2012				
	Corrèze	Creuse	Haute-Vienne	Limousin	Limousin / France métropolitaine (en %)

Source : Réseau ferré de France.

Lignes exploitées (longueur totale)	325	225	348	899	3,0
dont voies électrifiées	75	29	95	200	1,2
dont voies uniques	250	196	250	696	5,3

Le réseau ferroviaire limousin comporte 900 kilomètres de lignes exploitées, soit 2,9 % du total de la métropole. Les lignes électrifiées sont relativement peu nombreuses puisqu'elles ne représentent que 1,2 % de l'ensemble du réseau. Les trois quarts des voies sont des voies uniques et représentent 4,7 % du réseau français.

Longueur totale des voies ferroviaires

---

France	en 2000 31 397 km	en 2010,	29273 km
--------	----------------------	-------------	-------------

Le TER Limousin est le réseau de lignes [Transport express régional](#) (TER) de la région administrative [Limousin](#).

Parmi les sept premières régions françaises à expérimenter la régionalisation du transport ferroviaire entre 1998 et 2001, le Limousin est marqué par son relief et sa faible densité de population qui influencent son réseau ferroviaire, encore relativement dense mais largement constitué de lignes non-électrifiées, secondaires ou anciennement principales. Le réseau TER Limousin, mis en place sous la forme actuelle en 1999 et principalement organisé autour des gares de [Limoges](#) et [Brive](#), transporte quotidiennement 6 100 voyageurs grâce à 145 trains, sur environ 850 km de voies<sup>1</sup>.

## Découvrez les chiffres TER

### Matériels roulants

Mise en place de

- environ 145 trains par jour,
- près de 1000 km de voies,
- plus de 4 millions de kilomètres parcourus chaque année.

### Fréquentation

Plus de 6100 voyageurs quotidiens soit + de 2,2 millions de voyageurs par an

### Equipements TER Limousin c'est .....

- 11 lignes,
- 86 gares et points d'arrêt.

### Bref bilan de la convention d'exploitation du TER Limousin 2002-2011

La nouvelle convention d'exploitation du TER Limousin a été signée le 4 décembre 2012 à Tulle pour la période 2013-2017.

La précédente convention a couvert la période 2002-2011 et les indicateurs qualitatifs et quantitatifs sont positifs :

- +24% de voyageurs,
- + 61% de recettes commerciales,
- 93,3% de régularité du TER Limousin,
- 98,4% de satisfaction des clients sur la qualité des gares,
- 96,8% de satisfaction des clients sur la qualité de service à bord des trains.

#### Le réseau ferroviaire du Limousin c'est :

- une densité ferroviaire supérieure à la moyenne nationale avec près de 1 000 km de voies et plus de 80 gares et haltes ferroviaires,
- un réseau ferré en déclin nécessitant une remise à niveau importante et rapide malgré les efforts de la Région au travers des contrats Etat/Région et du Plan Rail,
- un parc de matériel neuf (AGC, X72500 et X73500) ou modernisé (X2200) lors de la précédente convention,
- une fréquentation par train très hétérogène avec une moyenne de 21 voyageurs par circulation. [Quelques points sur la nouvelle convention 2013-2017](#)

La nouvelle convention d'exploitation du TER Limousin a été signée le 4 décembre 2012 à Tulle pour la période 2013-2017 :

- 4% d'offre supplémentaire,
- une contribution financière estimée par la Région de 340 millions d'euros sur la durée de la convention,
- des relations contractuelles transparentes,
- un objectif majeur partagé avec la SNCF : +25% d'augmentation de l'accroissement de la fréquentation dans les trains sur les 5 ans de la convention **^ 2,750 millions voyageurs)**

### **Gare des Bénédictins en 2010 2,5 millions de voyageurs.**

La gare de Limoges-Bénédictins est une des deux gares centrales du réseau régional [TER Limousin](#), avec la [gare de Brive-la-Gaillarde](#). Le trafic représente la plus grande part des liaisons quotidiennes ferroviaires au départ et à l'arrivée.

24 destinations sont proposées depuis Limoges par le réseau TER, dont 21 par le train. Chacune de ces destinations propose la desserte de plusieurs gares sur le trajet.

Le trafic des trains régionaux a repris un peu d'importance depuis la régionalisation des transports avec des fréquences allant de trois à dix allers-retours par jour suivant les directions—.

De temps à autres, on reparle de mettre en service une desserte de type péri-urbaine appelée "Métrolim" qui relierait la gare des Bénédictins à celle d'[Aixe-sur-Vienne](#) et permettrait de densifier la desserte de la [gare Montjovis](#) tout en prévoyant la desserte des quartiers nord et ouest de Limoges ainsi que le campus de la Borie<sup>12</sup>.

### **Gare de Brive en 2010 1,5 million de voyageurs**

La gare de Brive-la-Gaillarde est une [gare ferroviaire française](#) des lignes [des Aubrais - Orléans à Montauban-Ville-Bourbon, de Coutras à Tulle, de Brive à Toulouse via Capdenac](#) et [de Nexon à Brive](#), située sur le territoire de la [commune](#) de [Brive-la-Gaillarde](#), dans le département de la [Corrèze](#), en [région Limousin](#).

C'est une gare de la [Société nationale des chemins de fer français](#) (SNCF) desservie par les trains des réseaux [TGV](#), [Intercités](#), [TER Aquitaine](#), [TER Auvergne](#), [TER Midi-Pyrénées](#), [TER Limousin](#) et [Service auto-train](#).



**Statistiques des TER Limousin  
octobre 2013**

Lignes	Trains ayant circulé (1)	Trains retard +6mn (2)	% retard (2/1)	Trains supprimés (3)	% supprimés (3/(1+3))	Retard+supprimés (4)	% retard+supprimés (4/1+3)
1 - Limoges St Sébastien	352	23	6,5%	22	<b>5,9%</b>	45	<b>12,0%</b>
2 - Limoges Poitiers	553	103	18,6%	55	<b>9,0%</b>	158	26,0%
3 - Limoges Angoulême	275	26	9,5%	31	<b>10,1%</b>	57	<b>18,6%</b>
4 - Limoges Périgueux	577	88	15,3%	14	<b>2,4%</b>	102	17,3%
5 - Limoges St Yrieix Brive	345	29	8,4%	33	<b>8,7%</b>	62	<b>16,4%</b>
6- Limoges Uzerche Brive	388	18	4,6%	10	<b>2,5%</b>	28	<b>7,0%</b>
8- Limoges Ussel	370	22	5,9%	25	<b>6,3%</b>	47	<b>11,9%</b>
10/15 - Limoges Guéret Montieuçon	317	17	5,4%	24	<b>7,0%</b>	41	<b>12,0%</b>
11 - Brive Ussel	660	54	8,2%	47	<b>6,6%</b>	101	14,3%
Total Région	3837	380	9,9%	261	<b>6,4%</b>	641	<b>15,6%</b>

**Statistiques des TER Limousin novembre 2013**

Lignes	Trains ayant circulé (1)	Trains retard +6mn (2)	% retard (2/1)	Trains supprimés (3)	% supprimés (3/(1+3))	Retard+supprimés (4)	% retard+supprimés (4/1+3)
1 - Limoges St Sébastien	293	37	12,6%	43	12,8%	80	23,8%
2 - Limoges Poitiers	543	111	<b>20,4%</b>	105	16,2%	216	33,3%
3 - Limoges Angoulême	246	54	22,0%	35	12,5%	89	31,7%
4 - Limoges Périgueux	448	120	26,8%	45	9,1%	165	33,5%
5 - Limoges St Yrieix Brive	289	19	6,6%	40	12,2%	59	17,9%
6- Limoges Uzerche Brive	351	36	10,3%	38	9,8%	74	19,0%
8- Limoges Ussel	353	30	8,5%	48	12,0%	78	19,5%
10/15 - Limoges Guéret Montieuçon Felletin	271	54	19,9%	34	11,1%	88	28,9%
11 - Brive Ussel	604	50	8,3%	113	15,8%	163	22,7%
Total Région	3398	511	15,0%	501	12,8%	1012	26,0%

### Statistiques des TER Limousin décembre 2013

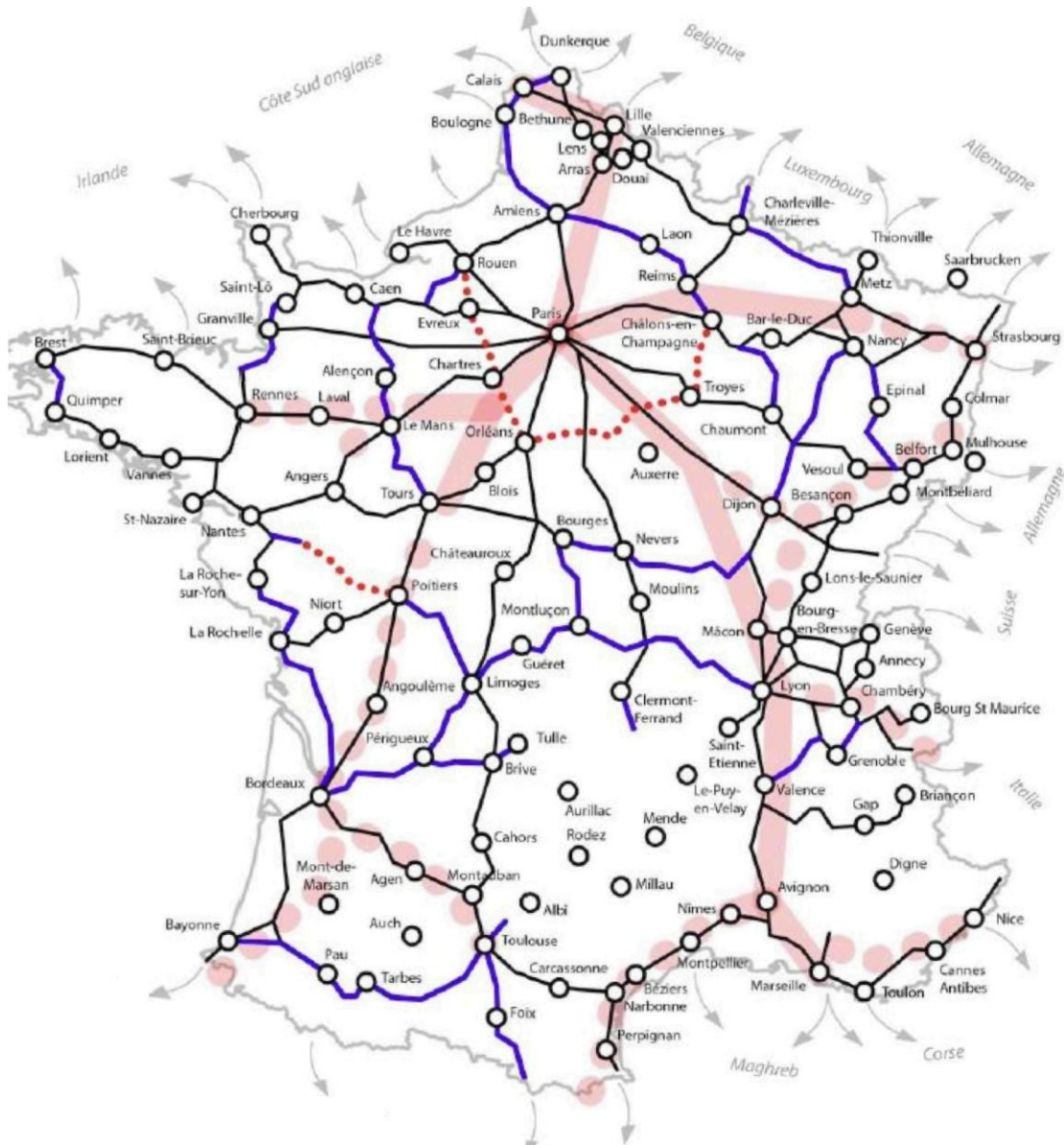
Lignes	Trains ayant circulé (1)	Trains retard +6mn (2)	% retard (2/1)	Trains supprimés (3)	% supprimés (3/(1+3))	Retard+supprimés (4)	% retard+supprimés (4/1+3)
1 - Limoges St Sébastien	305	21	6,9%	52	14,6%	73	20,4%
2 - Limoges Poitiers	545	100	18,3%	126	18,8%	226	33,7%
3 - Limoges Angoulême	231	39	16,9%	70	23,3%	109	36,2%
4 - Limoges Périgueux	509	117	23,0%	65	11,3%	182	31,7%
5 - Limoges St Yrieix Brive	288	30	10,4%	73	20,2%	103	28,5%
6- Limoges Uzerche Brive	328	26	7,9%	41	11,1%	67	18,2%
8- Limoges Ussel	347	34	9,8%	79	18,5%	113	26,5%
10/15 - Limoges Guéret Montluçon	268	23	8,6%	50	15,7%	73	23,0%
11 - Brive Ussel	698	44	6,3%	43	5,8%	87	11,7%
Total Région	3519	434	12,3%	599	14,5%	1033	25,1%
Total Région oct à décembre 2013	10754	1325	12,3%	1361	11,2%	2686	22,2%

**Classement par Région ANNEXE 3**

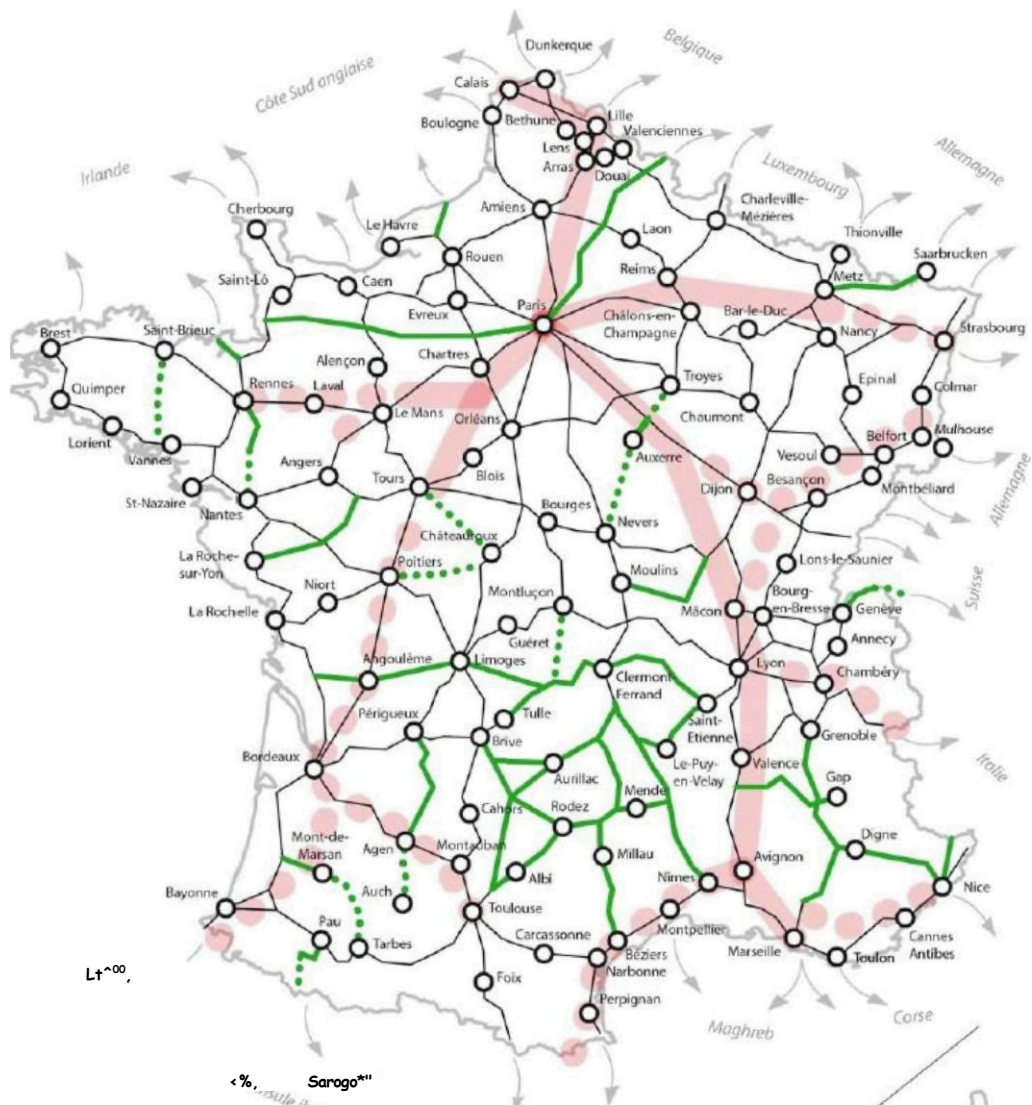
Région	Population	Budget TER 2009 en M€	Part du budget Régional	Budget par habitant	Voyages par an	Voyages par an par habitant
Alsace	1 843 053	172,19	20,55%	93,43 €		0,00
Aquitaine	3 206 137	167,20	12,31%	52,15 €	14 782 500	4,61
Auvergne	1 343 964	97,00	14,52%	72,17 €		0,00
Basse Normandie	1 470 880	85,50	11,23%	58,13 €	4 100 000	2,79
Bourgogne	1 642 440	181,70	22,64%	110,63 €	15 953 055	9,71
Bretagne	3 175 064	95,10	7,89%	29,95 €	9 500 000	2,99
Centre	2 538 590	123,00	9,87%	48,45 €	18 888 750	7,44
Champagne Ardenne	1 337 953	94,40	14,19%	70,56 €	3 650 000	2,73
Franche Comté	1 168 208	71,26	13,89%	61,00 €	7 300 000	6,25
Haute Normandie	1 832 942	168,24	17,19%	91,79 €	7 200 000	3,93
Languedoc Roussillon	2 610 890	117,00	9,47%	44,81 €	7 300 000	2,80
Limousin	<b>741 785</b>	<b>57,41</b>	<b>12,31%</b>	<b>77,39 €</b>	<b>2 190 000</b>	<b>2,95</b>
Lorraine	2 350 112	169,00	16,16%	71,91 €	23 360 000	9,94
Midi Pyrénées	2 862 707	156,57	12,71%	54,69 €	11 000 000	3,84
Nord Pas de Calais	4 033 197	294,36	13,40%	72,98 €	40 880 000	10,14
Pays de la Loire	3 539 048	163,10	12,51%	46,09 €		0,00
Picardie	1 911 157	220,30	20,43%	115,27 €	20 659 000	10,81
Poitou Charentes	1 760 575	57,00	8,32%	32,38 €	3 577 000	2,03
PACA	4 889 053	273,70	13,87%	55,98 €	23 400 000	4,79
Rhône Alpes	6 174 040	465,00	19,00%	75,32 €	49 275 000	7,98

ANNEXE 4

PREMIER GROUPE D'AXES INTERCITES



## DEUXIEME GROUPE D'AXES INTERCITES



Paris - Orléans - Limoges - Toulouse

Principe actuel des missions diurnes : cf. tableau ci-dessous

Anêts POLT (Nb/JOB)	TET Lan.	TET Cahors	TET Toul.	Correspo n dance avec POLT	TER Centre & Limousi n	TER Limousi n	TER Midi- Pyrénées	Gares ntenné - diaires
Paris Austerlitz	.	.	.					
Orléans Centre					0			0
Les Aubiais-Orl. (3)			.					RER C -9
Vierzon (5)	0	0			.			5
Issoudun (2)	0	0			0			7
Cbâteauroux (9)	.	.	0		0			5
Argeuton (2)		0			0			3
La Souterraine (5)	.	0			0			➡
Jà Ob35 de bus Guéret *				] 4 Bus ↑ 2 TER				6 (-3)
Limoges (10)	.	»	.		0	.		2
J. à lh10				J6TER				9
Uzerche (4)			0			.		6
Jà Ob45 de bus Tulle' à 0h30 de TE				{ 4 Bus T 3 TER				4
Brive (8)		.	.			.	0	9
1 à lh45				J5TER				9
1 à 2h30 de Brive				J4TER				31 (-3)
Souillac (3)		0	0			0	0	1
Gourdon (3)		0	0			0	0	0
Cahors (4)		0	.			0	0	1
Caussade (2)			0			0	0	T
Montauban (3)			.			0	.	3
Albi *** f à lh10				1 2 TER (sur				10
Toulouse (3)			.			0	.	5
Nombre AR JOB	2	Brive 4 Cahors 1	3		25	Brive 7 Tisel	Brive 4 Cahors 2 Montaub.	

. Arrêt      0 A jrêt mnel      - C orresp      ancc édiante

- \* liaison fer avec le POLT seulement côté sud. Liaison routière efficace par le Nord
- \*\* liaison fer avec le POLT côté Nord. Possible aussi côté Sud (exemple Périgueux-Brive)
- \*\*\* liaison fer avec le POLT efficace seulement par Toulouse

On dénombre 10 trains quotidiens au départ de Paris : 2 sont terminus à Limoges. 4 à Brive. 1 à Cahors, et 3 à Toulouse. S'y ajoutent deux trains TET de nuit qui desservent des antennes. Rodez et Albi. et au-delà de Toulouse : Luchon et Port-Bou. D n'y a que 4 allers-retours entre Limoges et Toulouse dont un TER

Les dessertes sont donc centrées uniquement sur Paris alors que Toulouse est devenue récemment la quatrième aire urbaine de France et constitue une étoile ferroviaire importante vers la vallée de la Garonne, le Piémont pyrénéen, la vallée de l' Ariège. L'Arc méditerranéen et l'Espagne.

Les relations entre Orléans-centre et le sud ont été fortement dégradées avec la suppression des navettes avec les Aubrais : allongement des temps de parcours et des correspondances, devenues aléatoires, et rupture de l'unité de commercialisation.

Entre Paris et Limoges, la politique d'arrêts est relativement hétérogène. Si les relations rapides pour Montauban et Toulouse sont assurées par TGV lia Bordeaux, il n'en est pas de même pour Cahors et Brive dont les relations avec Paris doivent être accélérées.

Cinq préfectures (Guéret. Périgueux. Aurillac. Rodez et Albi) et deux villes de plus de 20 000 habitants (Tulle et Figeac) sont indirectement reliées au POLT. Seule la relation Paris - Albi rapide peut être assurée par Toulouse.

Les relations avec Périgueux. Aurillac et Rodez ont été récemment dégradées en remplaçant des trains directs de confort grandes lignes par des correspondances plus ou moins bien organisées. jamais garanties eu ce; de retard et au mode de commercialisation très insatisfaisant: trains a réservation obligatoire puis à réservation impossible, ce qui est contraire aux attentes des voyageurs.

Les relations de ces villes vers le sud sont difficiles à cause de la configuration du réseau. Mais les correspondances pour Périgueux devraient être améliorées à Brive : aujourd'hui, les relations Périgueux - Toulouse sont proposées par Bordeaux. Limoges ou Agen.

Les TER Centre-Limousin. Limousin et Midi-Pyrénées sont assez fréquents mais les correspondances avec les TET sont de qualité très variable.



Propositions d'adaptations pour les relations diurnes

TS'oinbre d'arrêts POLT depuis Paris JOB	3 TET Toulo use Rapid e	1 TET Cahot' s Rapid e	1 TET Pérîgu eu Rapid e	1 TET Aurill ac Rapide	1 TET Rodez Rapid e	3 TET Bt ive Cabot eu	4 TE OU TER	Corres ponda nce avec POLT	TER C entr e & Li mons in	TE R Li mo usi D	TER Midi Pyre u
Paris Austerlitz	.	.	.	.	.	.					
Juvisy	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)					
Orlénus centre (**)	ZVavet								o		
Les Aubrais-Orl. (3)	.										
Vierzon (10)	.	.	.	.	.				.		
Issoudun (3)									o		
Châteauroux (°?)		.	.	.	.				o		
Argemon (3)									o		
La Souterraine (3)									o		
La Ollive de bus Guéret * T à l'Or de TER								1 5 Bus 3 TER			
Limoges (10) (* ")	•←•	.	.	.	.	•←•	.		— o	.	
là l'h 25 de bus Tulle * Briie à 0h30 de TER								1 6 Bus 5 TER			
Périgueux (1)	J.TE R		.					Lirnoq esl 6 TER			
L <sup>T</sup> ^erche (3)						.	.			.	
Briie(9)	1TER	—m	.	.	.	←←	.			.	o
St Denis Près Martel (4+5)				.	«			Brive 5 TER			
Aurillac (1)				.				Brive 5 TER			
Figeac (1+4)					.						





Les adaptations de services ont été établies dans une double perspective :

La mise en service de la LGY Tours — Bordeaux qui accélérera les relations avec Paris de Toulouse et Montauban. peut être de Caliors. Mais pour la clientèle professionnelle seulement compte tenu du surcoût du voyage ;

Le développement économique du bassin toulousain.

Dans ces conditions, les adaptations de l'offre proposées visent plusieurs objectifs :

Maintenir un minimum de relations Paris — Toulouse par le POLT. « ligne historique » parallèle à la LGV Paris — Bordeaux, car la vocation des TET est l'équilibre du territoire ;

Accélérer sensiblement les relations Paris — Limoges ■' Brive •■' Caliors par une adaptation de la politique d'arrêts et application du principe de la desserte par zone : l'atteinte de cet objectif passe ici aussi par des TET rapides et caboteurs

Simultanément, améliorer le positionnement de la desserte de certaines « villes moyennes » entre Intercités et TER interrégionaux, le principe étant de conserver un minimum de dessertes directes avec Paris et Toulouse, les fréquences complémentaires étant assurées par correspondances ;

Rétablir une qualité de service minimale au confort grandes lignes de la desserte depuis Paris de Périgueux. Aurillac et Rodez :

Créer des relations de qualité centrées sur Toulouse depuis le Centre (Orléans et Vierzon) tout en respectant le principe de dessertes par zones : trains rapides entre Orléans et Brive. caboteur- entre Brive et Toulouse :

Valoriser le maillage du réseau pour créer et accélérer les relations « croisées » nord - sud et est — ouest avec création de nœuds de conespandance à Vierzon, Limoges. Brive et Toulouse particulièrement, ce qui suppose la recherche de sillons si possible parallèles.

Les principes du cadencement (gestion des nœuds, parallélisme des sillons, principe d\*« isofonctionnalité ») facilitent l'atteinte de ces objectifs.

Les 3 AR Orléans-centre - Toulouse peuvent être considérablement accélérés en rétablissant 3 navettes circulant à surcoût quasi nul par amélioration des roulements des TER Centre.

Les AR Paris — Brive (9) — comportent un nombre renforcé (6 contre 3) de relations rapides avec 3 arrêts intermédiaires seulement (respectivement 7 contre 3 pour Limoges avec 2 arrêts intermédiaires).

Les 3 caboteurs Paris — Brive assurent le minimum (3 : « matin, midi, soir ») de relations directes pour les villes moyennes, les autres relations étant assurées par correspondances. Ils doivent être en correspondance à Limoges ou Brive avec les Paris - Toulouse ou les TET TER IR Limoges - Toulouse.

## Comparaison multimodale

### Ligne Paris-Toulouse

Temps de parcours par différents modes de transports

Avion : 1h10

Train : TGV -5h33 Intercités : 7h17 pour les trains les plus rapides à 7h55 pour les plus lents (train de nuit : 7h45) Voiture : 6h52

#### Paris-Toulouse

	Avion	Train			Voiture 11 pers)	Voiture (2 pers.)	Covoiturage
		TGV	IC	TER			
A l'avance (3 mois)	52 euros (low cost)	57 -65 euros (2nde Loi s il' réduit)	53 -66 euros (2nde Loisir réduit)		110.14 euros	55.07 euros	inexistant
Dernier moment (veille)	86.68 euros (low cost)	90-103 euros (2nde Loisir)	82-102 euros (2nde Loisir)		110.14 euros	55.07 euros	39 à 48 euro s

On observe que le train est à peu près au même niveau que l'avion 3 mois à l'avance (tant le TGV que le train Intercités). Le train est très concurrentiel par rapport à la voiture tout comme l'avion. La voiture prise à deux personnes reste eu revanche dans la même marge de prix que le train. L'avion est le mode de transport le moins cher, à l'opposé de la voiture individuelle (110 .14 euros) qui reste le moyen de transport le plus cher,

Au dernier moment le train et l'avion sont à nouveau relativement proches, l'avion reste à un prix très proche du TGV. La voiture est à un prix à nouveau plus élevé que le train sauf s'il y a 2 personnes à bord. Le covoiturage est à nouveau à prix très bas et est le transport le moins cher au dernier moment. Eu tenue de rapidité l'avion est le moyeu de transport le plus rapide sur cette distance, la voiture et le train ont des temps de parcours quasi équivalents (le TGV reste plus rapide que la voiture) sauf les trains Intercités qui sont plus lents que les voitures sur cette distance.

Dans cette étude de la FNAUT, sur la ligne POLLT, il ressort que :

Les personnes étiquetées privilégient la restauration ambulante, les prises de courant et des sièges confortables, ce qui illustre le fait que les trains doivent disposer de plus de services. La restauration dans les trains peut être effectuée de différentes manières : voiture-bar. restauration à la place, ambulante,.. Cela démontre la nécessité d'augmenter le niveau de confort des trains afin de renforcer leur attractivité.

La majorité des personnes jugent que la complémentarité des trains avec les réseaux régionaux urbains et TER est mal assurée, Néanmoins la part des sans opinion est très importante, donc il faut relativiser cette information.

Ou remarque que si les voyageurs interrogés n'empruntent pas le train, ce n'est pas en raison du prix trop élevé et des difficultés de correspondances en gare, c'est le fait qu'il n'y a pas de tram à Thème du voyage souhaité,

On remarque que la commodité et le prix attractif des billets sont les critères les plus importants, tout comme le confort. Ces critères sont donc les critères prédominants du choix du train sur cette relation.

Selon les personnes interrogées la fréquence est mal adaptée sur la ligne Paris Toulouse

Essentiellement pour les lignes radiales, la FNAUT donne la priorité au concept de « desserte par zones ». Ce concept recouvre une double politique d'arrêts permettant à la fois des relations rapides sans arrêt entre grands pôles et des relations de cabotage à arrêts plus fréquents entre ( villes moyennes ». Ces deux catégories peuvent être assurées par un même train à caractère I mixte ». Ce modèle est proposé pour les radiales, à l'exemple de Paris — Cherbourg :

- Rapide Paris — Caen — caboteur Cherbourg.
- Caboteur' Paris — Caen en correspondance immédiate à Caen pour Cherbourg.

Ce schéma présente 3 avantages :

- Dessertes province — province rapides, faciles et valorisant l'équilibre du territoire.
- amélioration du coefficient de remplissage des TET à longue distance en fin de parcours.
- à Caen, le rapide arrive à voie libre du caboteur : un retard modéré de celui-ci entraîne un retard modéré de celui-là et conduit à assurée une certaine forme de garantie de correspondance.

Un schéma analogue est proposé pour le POLT à Limoges/Brive et sur Paris — Clermont-Ferrand à Nevers.

*Assises du ferroviaire 25 janvier 2014 à Limoges Intervention d'Alain Vacher,  
conseiller général communiste de Brive Sud Ouest*

La ville de Brive La Gaillarde doit une grande partie de son essor et de son activité à l'arrivée du chemin de fer au 19<sup>ème</sup> siècle ; au carrefour de grandes lignes : Paris-Limoges-Toulouse par Cahors mais également par Capdenac-gare et par Saint Yrieix la Perche, Bordeaux-Lyon, sans oublier les tramways de Corrèze à partir de Turenne, c'est tout un bassin qui s'ouvrit sur le monde et sut en profiter en exportant par exemple « les petits pois d'Objat ».

Cette concentration de lignes ferroviaires a permis l'émergence d'une cité ferroviaire au centre d'une étoile avec son emprise, sa rotonde, ses cités et ses clubs cheminots, son comité d'entreprise.

Brive était fière d'être cheminote à l'instar d'autres villes comme Vierzon et Saint Pierre des Corps de mes camarades Nicolas Sansu et Marie-France Beaufils.

Cette fierté et cette excellence se trouvait dans les trains aux noms évocateurs de Capitale (qui filait à plus de 200 km/h) ou de Ventadour.

Malheureusement, le démantèlement progressif de l'offre ferroviaire, de l'infrastructure, la fermeture de lignes et la mise à sac des compétences de nos amis cheminots ont conduit à la catastrophe de Brétigny-sur-Orge, point d'orgue de cette crise de notre modèle ferroviaire.

Pour Brive la Gaillarde, certains ont vu l'avenir dans une hypothétique liaison vers Paris par Limoges et Poitiers : quelle vision de l'aménagement du territoire !

Historiquement tournée vers Midi-Pyrénées, l'Aquitaine, le Massif Central, notre combat doit être  
:• la rénovation et l'amélioration des infrastructures actuelles

- la pérennisation des lignes TER et de la qualité du service (je pense à la lutte dans le Lot voisin pour la gare de Gramat)
- la pérennisation des lignes Intercités à commencer par la liaison Bordeaux-Lyon en empêchant la fermeture Laqueuille-Eygurande pour laquelle le conseil général de Corrèze a voté une motion et pour laquelle notre camarade Michel Ponchut mène la lutte avec acharnement et constance
- Le remplacement du matériel Corail par un matériel adapté à notre époque

Je souhaite pour un développement harmonieux et solidaire de nos territoires :

- que l'attractivité de la liaison Paris-Toulouse par La Souterraine, Limoges et Brive soit renforcée sous la compétence de l'Etat avec un relèvement des vitesses
- une redynamisation du ferroviaire dans l'agglomération de Brive avec la mise en place d'un réseau tram train adapté aux relations pendulaires, tel que le souhaitent les communistes depuis près de trente ans
- une amélioration de la politique fret de la SNCF dans nos régions pour s'adapter à la demande (transport de bois ou desserte de la papeterie du Lardin Saint Lazare) et éviter les flux de camions sur nos routes

Cela ne sera possible qu'en refusant les diktats de l'Europe capitaliste et technocratique dont la seule ambition est de libéraliser le rail et casser le statut de nos collègues cheminots ; il nous faut conserver un opérateur ferroviaire puissant et soucieux de l'intérêt du territoire plutôt que de ses seuls dividendes et organiser une gouvernance respectueuse de l'ensemble des acteurs concernés.

Pour suivre l'actualité d'Alain Vacher : <http://alain-vacher.overblog.com/>

*Sylvain DEPREISSAT*

*Assises citoyennes du transport ferroviaire « Autour du POLT, développer les trains du quotidien pour tous »*

*Contribution Le vendredi 24 janvier 2014*

La Commission Mobilité 21 a défini une feuille de route en 2013 que le Gouvernement de Jean-Marc Ayrault a suivi pour les projets de transports en France, qu'ils soient routiers, fluviaux ou ferroviaires.

La priorisation des projets décidée doit se faire dans l'intérêt des transports du quotidien qui souffrent d'une carence en investissements. Entretien, régénération, mise à niveau, fiabilité, régularité sont des mots-clés qui traduisent les objectifs de cette nouvelle politique au service des citoyens qui empruntent les transports pour travailler, habiter ou consommer.

Dans cette optique, il y a une formidable opportunité pour agir dans une logique de développement durable.

A l'échelle de la région Limousin, la problématique soulevée par la Commission 21, à savoir la fin du tout TGV, prend son sens. Nous avons l'illustration des choix, des priorités à faire avec le projet du barreau LGV Limoges - Poitiers et la modernisation (engagée) de la ligne historique POLT.

La thématique des assises se déroulant ce samedi 25 janvier 2014, «autour du POLT, développer les trains du quotidien pour tous», doit mettre en avant cette opportunité de faire du développement durable dans la région. Il s'agit même de promouvoir un exemple d'envergure de développement durable.

Année après année, le développement durable tarde à être intégré dans les politiques d'aménagement du territoire. Il est pris en compte. Certainement pas aussi vite que nos politiques pourraient le faire. Il ne doit pas être compris comme une thématique à rajouter à d'autres, mais bien d'être intégrée en amont, dès l'esquisse des projets.

Cette thématique comporte trois piliers, désormais connus de tous, que sont l'environnement, le social et l'économique. Peut y être rajouté le pilier de gouvernance qui chapeaute le tout. A

propos de la ligne POLT, en quelle mesure peut-on en faire un exemple de développement durable ? En soutenant la mise en place d'un schéma directeur de la ligne.

Du point de vue environnemental, mettre à niveau cette ligne et améliorer ses performances en soutenant sa modernisation, doit permettre au Limousin (mais aussi à d'autres régions traversées par la ligne) de voir les temps de parcours pour rejoindre Paris ou Toulouse plus rapidement en utilisant une infrastructure existante.

Pas de nouveau tracé coupant les paysages, remodelant les reliefs, demandant des opérations de remblais ou d'excavation colossales. Il s'agit de valoriser un patrimoine ferroviaire en place. Linéaire et cohérent dans la desserte du territoire. Des travaux de modernisation limitent les impacts à l'environnement. Bien sûr qu'ils causent des dommages, comme toute action humaine, mais ils sont maîtrisés.

Pour l'aspect social, un telle démarche permet de maintenir la desserte de plus de 5 Millions d'habitants desservis directement et 32 départements traversés. En Limousin, elle permet une équité en desservant les 3 départements directement sur l'axe Paris - Toulouse. Accompagnée d'un rabattement efficace par les liaisons régionales, elle irrigue finement le territoire limousin. Elle maintient un accès au train à des conditions plus acceptables pour les voyageurs (prix du Billet Intercités moins élevé que du TGV). Elle permet un accès à plus de vitesse pour rejoindre Paris et désenclaver le territoire.

Notre région a en effet besoin de **plus de vitesse** pour relier la capitale. Faut-il à tout prix la **grande vitesse** ?

Pour l'aspect économique, il s'agit de mettre en œuvre un projet d'infrastructure permettant des gains de temps, de confort et de fiabilité à l'exploitation de la ligne pour des performances meilleures à des coûts moindre qu'un projet d'infrastructure nouvelle. C'est la possibilité d'une réalisation en moins de temps. C'est l'occasion d'assurer la continuité avec un projet déjà engagé par RFF de remise à niveau de la ligne via un plan de modernisation. Œuvrer sur la ligne POLT, c'est réaliser des investissements partagés entre plusieurs régions et financeurs au service des habitants de cette ligne, de Toulouse à Paris et non pas de Limoges à Poitiers.

Cela permet de ne pas épuiser toutes les solutions financières au service d'un seul projet ferroviaire, mais de créer des conditions acceptables et favorables pour valoriser le patrimoine ferroviaire (notamment en Limousin) pour mettre en avant les solutions de mobilités durables qui composent la chaîne menant de la personne mobile allant prendre son train pour Paris ou ailleurs.

Trop de temps est utilisé à réfléchir sur le devenir de la ligne POLT. Nombreux sont ceux qui partagent cette conviction que l'avenir de la ligne POLT existe et peut être mis en avant dès aujourd'hui. Une conviction pour résoudre les interrogations sur la desserte régionale en train. Ainsi, cette contribution veut montrer le chemin vers une prise de position des acteurs et décideurs en faveur du développement durable. Pour montrer ce dont sont capables les planificateurs du territoire et comment ils peuvent valoriser une ligne existante pour reproduire un modèle applicable à d'autres lignes en France.

Voici une solution pour démontrer qu'une politique de mobilité plus durable doit être mise en œuvre sur nos territoires, en faisant les bons choix d'investissements. S'il y a réellement les moyens de financer une infrastructure d'à peine plus de 100 km entre le Limousin et le Poitou-Charentes, alors ces mêmes moyens doivent être consacrés à moderniser plus de 700 km qui séparent Paris de Toulouse et les kilomètres de lignes régionales en limousin. A partir de cela pourront être développés avec cohérence, efficacité et attractivité les trains du quotidien pour tous. Merci de votre attention.

**INTERVENTION Philippe RICHERT Cheminot CGT, élu à La Municipalité de La Souterraine, Membre du Collectif de défense et de développement des services publics de La Creuse, Membre d'Urgence POLT, de Convergence Nationale Rail et de oui POLLT non LGV LP.**

**Nous sommes pour une entreprise SNCF publique Voyageurs et Fret**, avec une seule entité, avec du personnel à statut **en nombre suffisant** pour entretenir notre réseau et faire circuler des trains avec du matériel récent, dans de bonnes conditions de sécurité, **avec des gares ouvertes**, et des **tarifs accessibles à tous les usagers**.

Nous ne nous positionnons pas contre des hommes et des femmes élus démocratiquement.

**Nous sommes contre la politique de démantèlement des services publics.**

**Nous demandons à nos élus régionaux** de se positionner **pour une réelle politique d'aménagement du territoire en faveur des Voyageurs et du Fret**, et pour une **rénovation des lignes existantes**. Il s'agit de faire bénéficier à **tous les usagers** d'un transport réparti équitablement, et de condamner le projet de ligne LGV Limoges Poitiers qui serait seulement une ligne Voyageurs **pour quelques uns**.

**Nous exigeons le maintien de toute présence humaine** du premier au dernier train dans toutes les gares et sur l'ensemble du périmètre conventionné.

De la même manière, nous exigeons la présence à bord de tous les TER **d'agents de trains qualifiés pour assurer la sécurité des voyageurs**.

Nous connaissons le discours alarmiste des élus qui, sous couvert de blocage des moyens budgétaires, demandent à la SNCF **de gagner encore et toujours en productivité, au détriment assurément de la régularité, de la sécurité et de la qualité du service rendu**.

Les événements récents de Brétigny, jettent l'opprobre une fois de plus sur les cheminots, sans pointer du doigt **la responsabilité conjointe de la Direction SNCF, de RFF et du gouvernement**.

Ces derniers poussent **les feux de la privatisation**, et encouragent la stratégie de restructuration de la SNCF pourtant proche avec son Président et sa politique «business» de la rupture, voire à l'origine d'incidents graves.

Nous le disons haut et fort :  
**La sécurité et le service public ne se monnayent pas.**

Certaines de nos lignes à caractère régional ont fait l'objet de travaux importants et nous soulignons **l'effort sans précédent de l'Exécutif Régional** qui a signé la contractualisation du «plan rail» aux côtés de RFF et de la SNCF, permettant d'optimiser un parc entièrement rénové et modernisé.

Cependant, nous condamnons toujours, faute d'entretien, **la fermeture de la ligne Ussel-Montluçon** et demandons sa réouverture, puisqu'elle dessert au-delà de son rôle de lien territorial pour le département Creusois, **la seule station thermale du Limousin**. Nous nous opposons à la fermeture programmée de Guéret Felletin Limoges et de Laqueuille Ussel.

Ces éléments, rapidement développés, plaident largement, en cohérence avec le maillage TER, en faveur de la rénovation de la ligne **POLLT Paris-Orléans-La Souterraine-Limoges -Toulouse**. Cet axe historique d'aménagement du territoire, véritable épine dorsale du centre de la France dessert et concerne environ **5 millions** de personnes, irrigue **32 départements, 7 grandes agglomérations et 4 régions**. C'est **713 Km de double voie** électrifiées (donc 1426 Km de voies), avec mise en service de rames neuves et suppressions des passages à niveau, **ligne Voyageurs et Fret, 36 gares desservies** dont **16 gares** par trains TEOZ (Toulouse, Montauban, Caussade, Cahors, Gourdon, Souillac, Brive, Uzerche, Limoges, La Souterraine, Argenton/Creuse, Châteauroux, Issoudun, Vierzon, Les Aubrais et Paris Austerlitz).

**Le coût** de ce projet de rénovation est de **500 millions d'€**, seul le surcoût éventuel est financé par les trois Régions Midi-Pyrénées, Limousin et Centre. Le temps de parcours serait pour Toulouse de moins de 5H30, pour Brive de 3H30, pour Limoges de **2H30**, pour La Souterraine de **2H10** et pour Châteauroux de 1H35. L'arrivée se



fait à **Paris-Austerlitz en plein cœur de Paris**, avec donc un gain de temps appréciable. Rappelons que ce trajet déjà existant n'aura **aucun impact sur l'environnement**, contrairement à la LGV.

**Nous exigeons le rétablissement des 5 dessertes supprimées, à La Souterraine** et pour que la relation **TGV Brive-Lille soit journalière**, sans augmentation de la participation des Régions. **Nous sommes contre la télécommande de notre gare par St Sulpice Laurière, supprimant l'ensemble du personnel de sécurité et le service PMR donc plus d'accès aux handicapés** et pour le rétablissement des arrêts des trains TEOZ **le week-end à St Sébastien.**

Nous nous positionnons pour la rénovation de l'infrastructure et l'électrification de Bordeaux-Lyon, axe qui irrigue **8 départements, 12 grandes agglomérations** et **4 régions**, sur **639 km, desserte Voyageurs et Fret, 34 gares desservies** dont **15 gares par trains GL** sont concernées (Bordeaux, Libourne, Coutras, Mussidan, Périgueux, Limoges, St Sulpice-Laurière, Guéret, Montluçon, Commentry, Gannat, St Germain des Fossés, Roanne, Lyon Part Dieu, Lyon Perrache).

**Ce projet serait essentiel et pertinent pour constituer un axe transversal entre l'Atlantique et l'Oural, il donnerait tout son sens à un réel aménagement du territoire et à un véritable service public.**

GUIRAUDOU Bernard

La ligne Nexon-Brive branche de l'ancien axe Paris-Toulouse, peut-être un atout pour la région. Elle comporte de nombreux alignements, cette ligne régénérée et modernisée serait un formidable délestage pour le POLT. Une fois modernisée et régénérée, c'est une ligne qui pourrait être circulée à plus de 120km/h même avec des arrêts fréquents. De plus la troisième ville du département de la Haute-Vienne, St Yrieix, serait beaucoup mieux desservie. Enfin elle pourrait faire un axe voyageur/frêt.

La ligne Limoges-Périgueux : le doublement de la voie de Nexon à Périgueux conforterait l'axe Bordeaux-Lyon. D'ailleurs ce doublement a existé.

La ligne POLT serait beaucoup plus pérenne avec des irrigations modernes.

**ASSISES DU TRANSPORT FERROVIAIRE  
LIMOGES 25 JANVIER 2014**

Depuis plusieurs décennies, l'essentiel des investissements dans le ferroviaire ont été orientés vers les lignes à grande vitesse en délaissant le réseau existant, tant national que régional. Il s'en est suivi une détérioration constante, dégradant les dessertes et augmentant les coûts de maintenance.

Des trains ont été supprimés, d'autres ralentis ou à horaires décalés, dissuadant les utilisateurs.

Avec la régionalisation, les régions se sont mobilisées pour améliorer le transport régional. Cependant, l'objectif reste essentiellement axé sur la desserte de la capitale régionale au détriment des relations interrégionales.

Pour certaines, et c'est le cas du Limousin, la priorité devient la relation TGV du siège de région, contribuant même au financement de Tours-Bordeaux au détriment des TER. Sans parler du montant des études pour une LGV Limoges-Poitiers qui a peu de chances d'exister un jour.

Les capitales régionales seraient, du moins le croient-elles, desservies par des TGV et le reste du territoire le plus souvent par autocar. N'a-t-on pas qualifié le trafic subsistant sur le POLT de résiduel, délaissant des pans entiers du territoire!

Nous avons vécu la suppression des trains d'équilibre du territoire sur Paris-Le Mont Dore, puis Paris-Ussel, Bordeaux-Lyon et maintenant Limoges Clermont.

Les voyageurs qui ne peuvent utiliser une voiture particulière sont rejetés vers le car, subissant lenteur, inconfort, pertes de temps, insécurité, aléas climatiques, horaires aléatoires et attente au bord des routes....

Du progrès pour quelques uns, une régression pour beaucoup d'autres.

La conséquence est le renvoi de bon nombre d'usagers vers la voiture particulière, le fret vers les camions et la paupérisation des territoires concernés. Des usines ferment, des maisons sont abandonnées faute d'acheteurs....

Il faut donc appliquer dès maintenant les décisions du gouvernement donnant la priorité au réseau existant.

Il faut abandonner, ou tout au moins suspendre, les financements aux projets qui ne seront pas réalisés avant plusieurs décennies comme la LGV limoges-Poitiers et les réorienter.

Pour le Limousin, cela passe par la modernisation de la ligne POLT et la réfection de lignes permettant le rétablissement des dessertes TET Bordeaux-Lyon, Paris-Le Mont Dore/Ussel et la pérennité des TER.

Il faut aussi assurer la complémentarité intermodale avec les transports départementaux et mettre en œuvre un service de transports à la demande en zone diffuse.

Nous aurons ainsi contribué à l'équilibre du territoire et à la satisfaction de l'écrasante majorité des voyageurs qui ne prennent pas le TGV.

Jean-Louis Camus 07 86 95 01 05

Intervention d'Henri VACHER, FSU/SNUITAM 23 Assises citoyennes du transport ferroviaire 25 janvier 2014

C'est en tant que Membre du Syndicat National Unitaire Interministériel des Territoires, de l'Agriculture et de la Mer que je m'exprime ; ce syndicat regroupe les agents des ex DDAF et des ex DDE ; je ne vous parlerai pas de routes nationales mais bien de ferroviaire au prisme de l'aménagement du territoire. La Creuse n'est pas un département au grand passé ferroviaire comparé à la Corrèze ou à la Haute-Vienne, notamment en terme d'ouvrages d'art ou de compagnies départementales. Il existe quand même les viaducs de Busseau sur Creuse et celui sur la Tardes. Le département a subi des fermetures de ligne à partir de l'étoile ferroviaire de Guéret vers Saint Sébastien ou La Châtre ; les années 1970/2000 se sont révélées fatales pour les lignes de chemin de fer du plateau de Millevaches. Dans le cadre de notre travail et des études déplacements que nous menons à la Direction Départementale des Territoires, le besoin de mobilité en secteur rural à faible densité est souvent la première préoccupation de la population. Le ferroviaire ( ou ce qu'il en reste en Creuse) doit être préservé car l'on sait que le report de trains vers des autocars fait perdre de l'attractivité pour ces lignes. Le maintien de gares en milieu rural reste aussi la garantie de services publics de proximité et l'existence de lieux de rabattement pour les autocars. La solidarité nationale doit permettre d'empêcher un enclavement irrémédiable de cet espace. Nous demandons donc : • de conforter la ligne historique Paris-Toulouse avec des arrêts en augmentation à La Souterraine ( et Saint Sébastien) • d'assurer la pérennité de la ligne Bordeaux-Lyon par Limoges sous l'autorité de l'Etat • d'assurer la pérennité de l'infrastructure de la ligne Busseau sur Creuse-Felletin , nécessaire à de nombreux jeunes du LMB. • De rouvrir la ligne Montluçon-Ussel par Auzances • de dynamiser le fret en Creuse qui peut être une solution intéressante au tout camion, notamment pour le bois.