

Trains d'Équilibre du Territoire

Mémoire de Convergence Nationale Rail

Annexe 2

Analyses et propositions de différents Collectifs adhérents à Convergence Nationale Rail

v

On trouvera ci-après quelques exemples d'analyses de situations des TET et de propositions faites par des Collectifs adhérents à la CNR dans leur secteur.

Ces documents, non exhaustifs de l'ensemble des constats et des revendications d'une amélioration du fonctionnement des Trains d'Équilibre du territoire qui nous sont adressés par nos adhérents sont produits ici pour montrer :

- 1) Les types de dégradation du service public ferroviaire national constatés
- 2) Les besoins réels des populations concernées dans une zone géographique déterminée
- 3) Les propositions élaborées par le Collectif pour remédier aux dysfonctionnements et améliorer le Service Public

Aux pages suivantes, les contributions des Collectifs :

Codérail (Comité de Défense et de développement du rail de la région montluçonnaise)

Comité pluraliste de Réhabilitation de Défense et de Promotion de la ligne SNCF Béziers-Neussargues-Clermont-Ferrand-Paris pour « L'Aubrac »

L'ADLF Nancy-Merrey sur la situation du ferroviaire en Lorraine

L'AUT 85 sur le Nantes-Bordeaux et en particulier la partie vendéenne

Le Comité de défense des services publics et des usagers dans les Hautes Cévennes pour « Le Cévenol »...



COmité de DÉfense et de développement
du RAIL de la région montluçonnaise

AVENIR DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

MONTLUÇON – VIERZON – PARIS

POPULATION DESSERVIE

MONTLUÇON : 75 000, VALLON-EN-SULLY: 6 000; MONTMARAULT: 11 000; SAINT-AMAND-MONTROND: 20 000; SAINT-FLORENT-SUR-CHER: 11 600; ; VIERZON: 32 000; soit **150 000 habitants**

Montluçon-Vierzon : 127 kms, électrifiée de Vierzon à Bourges, DV de Vierzon à St-Florent, VU de St-Florent à Montluçon.

Montluçon-Paris :

- Desservie par 2 AR/J Intercités via Bourges (moyenne : 3h32) (3h48 le Ve)
- TER Montluçon-Vierzon + TEOZ Vierzon-Paris (de 3h06 à 3h24)
- En 1988 le trajet s'effectuait en 2h58 malgré une correspondance de 10 minutes à Vierzon

ETUDE MONTLUÇON-PARIS via Vierzon

Réalisée en 1998 (étude de marché, étude socio-économique, étude technique et synthèse)

2 scénarios proposés:

- 1: 2h33 investissement automoteur pendulaire, 3 arrêts, amélioration de la voie:(270MF98) (53M€ 2013) (9 km d'autoroute)
- 2: 2h21 investissement automoteur pendulaire électrique, 3 arrêts, électrification:(860MF98) (167M€ 2013) (28 km d'autoroute)

PROPOSITIONS :

Conserver le caractère national de la ligne LE MONT-DORE-USSEL-MONTLUÇON-PARIS

Réactiver le Comité de Pilotage « Cadencement » pour nouvel examen de la grille de desserte

Moderniser par l'électrification et mise en Double Voie de MONTLUÇON-VIERZON

Travaux permettant l'entrée en gare de SAINT-AMAND-MONTROND à 60 km/h

À plus court terme, utiliser le matériel bi-mode type REGIOLIS, AGC ou CORADIA-LINER

Mars 2015

INTERNET: <http://coderail.free.fr/>

COMITÉ de DÉfense et de développement
du RAIL de la région montluçonnaise

AVENIR DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

BORDEAUX-LYON via LIMOGES et MONTLUÇON

vii

POPULATION DESSERVIE :

8 départements: Gironde, Dordogne, Haute-Vienne, Creuse, Allier, Puy-de-Dôme, Loire et Rhône

BORDEAUX: 724 200, LIBOURNE: 70 000, COUTRAS: 17 500, MUSSIDAN: 8 600,
PERIGUEUX: 73 300, LIMOGES: 212 000, GUERET: 28 600, MONTLUÇON: 75 000
ROANNE: 70 000, LYON: 1 310 000, soit : **2 588 200 habitants**

-Distance: 639 KMS :

-Altitude: 530 m à Cressat 23 (Ligne du Sud via Brive et Clermont: 942m à Laqueuille 63)

-Double voie de LYON à GANNAT, LAPEYROUSE à MONTLUÇON, ST-SULPICE-LAURIÈRE à NEXON, PÉRIGUEUX à BORDEAUX

-ÉLECTRIFIÉE entre LIMOGES et ST-SULPICE-LAURIÈRE

Relation desservie par 3 aller-retour, 2 de jour et 1 de nuit jusqu'en sept 1992 (même 2 de nuit l'été)

L'aller et retour du matin supprimé en septembre 1992 ; Aller-retour du soir repositionné à la même date puis supprimé en décembre 2004, remplacé par train corail puis X72500 jusqu'en décembre 2012

Matériel: RGP (Rames Grand Parcours) remplacés RTG automoteurs turbotrans de 1974 jusqu'au 11-12-2004 (7h30), puis rames corail (allongement de 1h15 dû aux rebroussements, 8h50), puis automoteurs x72500 (7h30) par convention entre R-A, Auvergne, Limousin et Aquitaine.

Circulation des trains de bout en bout interrompue 3 années consécutives pour cause de travaux entre Limoges et St-Sulpice-Laurière (lettre LE VERN jointe). Pourquoi ces travaux n'ont-ils perturbé sur ce tronçon commun, que les circulations entre Bordeaux-Lyon et non pas celles entre Paris et Toulouse. De plus d'après nos informations, ces travaux sont terminés depuis 2 ans.

Qui de l'AOT (État) ou de la SNCF a pris la décision de suspendre (ou supprimer?) la relation ?

Desserte proposée aujourd'hui via Toulouse ou Paris-Massy en 6h, 6h30 mais d'un coût élevé pour l'usager

CP CR Limousin du 25-08-2009 : financement d'une étude visant l'électrification de Limoges-Montluçon (réalisation prévue par RFF en 2010)

Protocole du 29-04-2002 n'a pu aboutir. Motif avancé : coût de rénovation des rames RTG trop élevé.

Relation incluse dans la liste des 40 lignes TET faisant l'objet de la convention TET ÉTAT/SNCF de 2011. Bordeaux-Lyon figurait toujours sur la carte du bilan 2012 mais a disparu du réseau TET actualisé en octobre 2014. La liste ne comporte plus que 35 lignes TET, 23 de jour et 12 de nuit.

FONCTION PRIORITAIRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Double fonction: Desserte des territoires traversés et ouverture par correspondances
-depuis Lyon vers Suisse, Alpes, Strasbourg, Vallée du Rhône, Méditerranée, Italie et Espagne
-depuis Bordeaux vers littoral atlantique, Pays Basque, Espagne et Portugal
Relie entre elles les radiales Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse à Limoges, Paris-Clermont-Ferrand à Saint-Germain-des-Fossés, Paris-Lyon.

Le tronçon central Limoges-Guéret-Montluçon-Clermont-Ferrand demeure le seul itinéraire ferroviaire existant reliant Limoges à Clermont-Ferrand.

Selon la SNCF, cette relation ne possède pas un potentiel suffisant pouvant conduire les pouvoirs publics à engager des travaux de modernisation.

À contrario Bordeaux-Lyon est une relation estimée à fort potentiel dans l'étude d'impact relative à la Loi Macron qui préconise la mise en place de dessertes autocars. Étonnant, non ?

Constitue une alternative « fret » aux flux Europe de l'Est - Péninsule Ibérique utilisant la RCEA

Parallèlement au déclin du ferroviaire entre les années 1975 et 2012, Montluçon perd 18 396 habitants. Comment imaginer un inversement de la tendance si Montluçon devient cul-de-sac ?

L'alternative routière (préconisée dans la loi Macron) par RCEA + RN7 n'est pas crédible ; ni par la durée du parcours, ni par les localités desservies, ni par les gains de productivité.

(Bilan carbone surestimé, report des voyageurs aléatoire, coût d'usage de l'infrastructure, risques liés à l'insécurité routière, pollution, engorgement à l'entrée des villes, confort du passager)

PROPOSITIONS

RÉAFFIRMER LE CARACTÈRE NATIONAL DE BORDEAUX-LYON

REPOSITIONNER les 2 allers et retour du matin et du soir

-aller et retour du matin parvenant à Bordeaux et Lyon dans le créneau 13h/14h afin d'assurer les correspondances utiles vers les destinations citées plus haut

-aller et retour du soir pouvant être forcé les week-ends notamment en période scolaire et grands départs

AFFECTER à BORDEAUX-LYON du matériel AGC, REGIOLIS ou CORADIA-LINER



Le Train d'Équilibre du Territoire « L'AUBRAC »

1° - L'Aubrac : description et missions :

Mis en circulation en 1980, ce train est le seul train de voyageurs quotidien à parcourir l'intégralité de la ligne Béziers – Clermont Ferrand dans les deux sens.

Il est l'unique mode de transport collectif à assurer la relation entre Béziers et Clermont Ferrand sans rupture de charge, par le Massif Central.

Depuis le 1^{er} janvier 2011, « L'Aubrac » est désigné train d'équilibre du territoire.

Il assure une mission d'aménagement du territoire et de Service Public.

Sa clientèle est composée d'usagers réguliers, de scolaires et de touristes (chemin de Saint Jacques de Compostelle).

Les populations, les élus locaux et les cheminots démontrent depuis des années, leur attachement à ce train (délibérations, soutien lors des manifestations...).

Fondé en 1995, le Comité Pluraliste de défense de la ligne Béziers-Neussargues est force de proposition pour développer l'offre ferroviaire sur la ligne des Causse et mène régulièrement des actions de terrain.

ix

2° - Des freins à son développement :

Cette relation ferroviaire est victime du désintérêt de la SNCF à garantir sa mission d'équilibre du territoire. Plusieurs exemples probants sont à relever :

- le site de vente de la SNCF ne propose pas la possibilité de l'itinéraire par le massif central pour une destination au-delà de Béziers ou de Clermont Ferrand,
- pendant deux étés consécutifs, les billets pour « L'Aubrac » n'étaient plus disponibles à la vente,
- le matériel roulant X73500, n'est pas adapté à ce type de circulation et engendre des réductions de vitesse importantes, en particulier dans les pentes,
- Malgré une modernisation de la ligne débutée en 2002 puis abandonnée en 2004, l'infrastructure souffre d'un sous-investissement qui entraîne des limitations de vitesses.

3° - Des perspectives de développement :

La ligne Béziers-Neussargues a été retenue par l'IPAMAC (regroupement des dix parcs naturels du Massif Central) pour permettre un projet de développement du

tourisme dans le Massif central « Itinérance », soutenu par le FEDER, la DATAR Massif Central et le Fond National d'Aménagement du Territoire. Le train « Aubrac » est au cœur de ce dispositif.

Aussi, afin que ce TET remplisse pleinement ses missions de Service Public et de désenclavement de territoires ruraux, le Comité Pluraliste propose :

- de **recréer la liaison Aubrac-Cévenol depuis Paris vers Béziers ou Perpignan et Nîmes** (coupe ou forçement des éléments à Clermont Ferrand) avec les **nouvelles rames Alstom « Coradia Liner » dédiés aux TET qui permettent la suppression de toutes ruptures de charges et un cout en matériel optimisé,**
- que la **SNCF propose à la vente des billets par l'itinéraire de la ligne de « l'Aubrac »** pour les destinations au-delà de Béziers et de Clermont Ferrand,
- d'utiliser le Train d'Équilibre du Territoire « **L'Aubrac** » **pour répondre à des enjeux touristiques et économiques.** Des aménagements doivent être réalisés pour **promouvoir le patrimoine architectural des territoires traversés, des ouvrages d'art** (viaducs de Millau et Garabit), et **des produits du terroir** (Vins de Faugères, Roquefort, Aligot, Viande race Aubrac...) de réputation mondiale.

4° - Des enjeux économiques et écologiques :

Les transports sont responsables d'environ 1/3 des émissions de gaz à effet de serre en France et 1/5 des émissions de l'Union européenne. On dénombre 348 000 décès prématurés par an en Europe à cause des particules fines.

Le train est huit fois moins polluant que le bus. Le transport routier de marchandise par camion est responsable de 93% de couts externes de transport (650 milliards d'euros au niveau européen selon une étude le l'UIC) dus aux accidents, embouteillages, changement climatique, pollution, santé publique et consommation d'énergie.

Le Comité Pluraliste demande donc le maintien et le développement de cette relation par train d'équilibre du territoire « l'Aubrac », conventionnée par l'État. La décision d'un report modal de cette relation sur l'autocar serait un contre sens économique et environnemental.





ASSOCIATION
DEVELOPPEMENT
LIGNE
FERROVIAIRE
NANCY - MERREY
Nancy - Jarville - Houdemont - Ludres - Messein - Neuves-Maisons - Pont-St-Vincent
Barville-sur-Madon - Xeuilly - Pierreville - Puligny-Aubley - Cettigny - Tartonville - Vicelise
Praye-sous-Vaudemont - Dieulouard - Hémont-Matzencourt - Vittel - Contrevelle
Marigny-lès-Bains - Lamarche - Rozières-sur-Mouzon - Damblain - Merrey - Culmont-Chalindrey



Attaques sur les Trains d'Équilibre du Territoire en Région lorraine

Train de nuit Luxembourg-Nice et Metz-Port Bou, tout d'abord pour la première tranche ce train circulait tous les jours en 2014 et le second tous les week-ends et certaines vacances scolaires. Depuis décembre 2014 il ne circule que les vendredis, samedis et dimanche dans le sens Nord-Sud et samedi, dimanche et lundi dans le sens Sud-Nord. De plus ce train circulait avec 2 voitures en siège inclinable (1 dans chaque tranche) qui ont été supprimées en décembre également. Ce train permettait aux voyageurs de Culmont Chalindrey d'aller sur la Lorraine et facilitait le déplacement des usagers de Neufchâteau et Toul afin d'arriver à Nancy le matin à une heure acceptable. Ce qui est impossible depuis le changement de service de décembre 2014, le TER partant de Neufchâteau part à 06h54 et arrive à 07h48, de Culmont-Chalindrey un bus a été mis en place à 5h à la place d'un train qui partait vers 06h, conséquence moins de fréquentation et plus d'attractivité.

Enfin les nouvelles de la SNCF sur les 3 allers-retours TGV qui empruntent cette ligne ne sont guère rassurantes. La suppression de 2 allers retour pour décembre 2015 sans aucune

compensation aura des conséquences dramatiques sur l'aménagement du territoire car il sera impossible de rejoindre Dijon en partant de Nancy après 06h50 du matin sans passer par Paris ou Strasbourg. Les associations d'usagers militent pour qu'il y ait des trains entre Nancy et Dijon à minima ou Lyon (au moins 3 allers-retours).

Concernant l'autre ligne, Belfort-Paris desservant Vesoul, Culmont-Chalindrey, Chaumont, Bar-sur-Aube, Troyes, Romilly et Nogent-sur-Seine le nombre d'allers et retours baisse d'année en année au-delà de Troyes mettant en péril l'équilibre économique et l'aménagement du territoire malgré la volonté de remplacer les trains par des autocars moins sécurisants et surtout moins rapides que le train.

C'est donc une zone géographique de plus d'1 million de personnes qui serait dépourvu de transport cohérent à un coût modeste sans aucune autre solution que de déménager, de perdre leur emploi, d'effectuer leurs études ailleurs que Paris ou Strasbourg donc une égalité des chances réduite.



ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS DE LA VENDÉE

L'URGENCE EST DANS LA RENOVATION DES 2 VOIES FERREES

ENTRE LA ROCHE-SUR-YON ET LA ROCHELLE

xii

La presse locale (Ouest-France du 24-03-2015) nous annonce une énième mobilisation d'élus et de chefs d'entreprise pour réclamer l'A831.

Dans le même temps, la circulation des trains CORAIL et régionaux (qui desservent LUÇON), des trains de FRET entre La Roche et La Rochelle est gravement menacée.

En effet, le 5 mars dernier à MOUZEUIL, se tenait le comité de ligne SNCF du Sud-Vendée à l'initiative de la région et en présence d'élus et de nombreux usagers ainsi que leurs représentants. Chacun a pu relever les précisions (à la demande de l'AUT85) du représentant de SNCF réseau (anciennement RFF) sur les menaces qui pèsent sur le devenir de la ligne ferroviaire. Ainsi, à compter de janvier prochain, vu la détérioration des 2 voies ferrées qui s'amplifie, une réduction de vitesse à 60 km/h (au lieu de 120) sera imposée entre la Roche sur Yon et l'île d'elle (soit 75 km), ce qui aura pour conséquence de rallonger le temps de parcours entre Nantes et Bordeaux de 40 minutes.

C'est donc bien la suppression pure et simple des 2 voies ferrées qui est à l'ordre du jour et sans que cela émeuve les promoteurs de l'A831.

L'urgence aujourd'hui est donc de rassembler les financements nécessaires (200 millions d'euros) pour rénover le ferroviaire. Cette somme représente le quart des recettes annuelles que devaient nous procurer l'ÉCOTAXE, abandonnée par le gouvernement.

Les régions Pays-de-la-Loire et Poitou-Charentes ont budgétisé 120 M € dans leur contrat de plan état-région 2015-2020. Restent à trouver 80 M € pour boucler le chantier de rénovation ferroviaire, mais les départements concernés (85 et 17) se refusent à investir dans le ferroviaire et font le choix de bitumer le marais poitevin pour 940 M € environ.

En agissant ainsi, messieurs RETAILLEAU et BUSSEREAU portent le coup de grâce au transport ferroviaire voyageur et FRET en Sud-Vendée.

Selon l'étude d'un cabinet d'expertise commandé par le CCE de la SNCF (à la demande de tous les syndicats), la réforme du ferroviaire-votée en juin dernier par une majorité d'élus nationaux-va avoir pour conséquence immédiate une réduction massive des effectifs cheminots (entre 11 000 et 13 000 d'ici 2020) et la remise en cause des lignes les moins circulées avec un abandon - total ou partiel - des trains CORAIL et du fret.

Aussi, les élus qui s'agitent autour de l'A831 anticipent les conséquences à venir de la réforme du ferroviaire en abandonnant délibérément la ligne ferroviaire de l'arc atlantique QUIMPER-HENDAYE dans sa partie centrale.

L'AUT 85 ne peut se résoudre à cette attaque frontale contre le service public ferroviaire, d'autant plus que la France s'apprête à accueillir la conférence mondiale de l'environnement.

COMITÉ DE DÉFENSE DES SERVICES PUBLICS ET DES USAGERS DANS LES HAUTES CÉVENNES

Du nouveau en Hautes Cévennes pour conforter « Le Cévenol »

Plutôt que de reprendre tous les arguments des uns et des autres plaissant la cause capitale de l'existence du Cévenol et de l'axe ferroviaire historique Paris-Marseille, il nous a paru important de mettre en avant l'actuelle position du Parc national des Cévennes et l'action du Comité de défense des services publics et des usagers dans les Hautes Cévennes.

En effet, le Parc national des Cévennes vient de décider de se consacrer au développement de son 3^{ème} point d'accueil (Porte d'entrée du PNC) de son territoire en qualifiant la commune et la région de Génolhac pour parachever ses « Entrées ».

Fort de son classement au patrimoine mondial de l'UNESCO, fort de sa réputation exceptionnelle et originale de parc national habité (le 1^{er} en France à avoir cette spécificité), fort de la position orientale de Génolhac dans son territoire, le PNC participe à un appel à projet pour développer l'activité économique autour de la fréquentation de son territoire par les scolaires, les populations sédentaires et les vacanciers.

Bien évidemment, on aura noté que la région orientale du PNC est bordée, voire parfaitement délimitée par l'axe historique nord-sud (empruntant d'ailleurs la faille géologique dite de Villefort).

Cet axe, d'abord naturel, est tout de suite emprunté par les chemins (aujourd'hui itinéraire culturel européen de La Régordane), les routes et la voie ferrée. C'est cette dernière qui est qualifiée de ligne des Cévennes et emprunte par le train « le Cévenol ».

La ligne historique a eu également son heure de gloire avec le train dit de nuit de Paris à Marseille, train qui fit longtemps la réputation de la ligne et qui permettait d'arriver de très bonne heure dans la capitale après un voyage dans de bonnes conditions.

On note, à Génolhac, que cette ligne des Cévennes a fait, à la fin du 19^{ème} siècle et au début du 20^{ème} siècle, sa réputation de villégiature et son développement avec l'installation bourgeoise de populations parisiennes et marseillaises (installation dont on remarque l'influence dans l'habitat, le patrimoine local, le développement historique contemporain et la vie politique).

L'importance de cette ligne ferroviaire se démontre également par le développement des séjours de vacances (colonies de vacances) dans les régions qu'elle irrigue (Chamborigaud, Génolhac, Concoules, Villefort, Luc, La Bastide, etc.) De la même façon se développent les séjours familiaux dans la petite hôtellerie florissante jusque dans les années 70, souvent en direction du thermalisme lozérien. On peut dire que c'est le vecteur ferroviaire qui permet cet essor. D'ailleurs, cela persista avec l'apparition de l'autorail Le Cévenol et plus tard des wagons touristiques mêlés aux trains ordinaires, nouvelles pratiques touristiques.

Bien évidemment, c'est aussi la qualité de l'accueil procuré dans chaque gare, toujours dotée d'une présence humaine permanente, qui conforta cette belle période.

Il ne faut surtout pas oublier que, concomitamment, une forte clientèle de scolaires fréquente les trains de cette ligne.

On voit donc qu'aujourd'hui, à l'heure des tentatives de rationalisation, d'automatisation qui ont tendance à négliger l'accueil de qualité (en automatisant, en supprimant des gares, etc.), on voit apparaître des tendances fortes à un certain retour aux pratiques humanistes de l'accueil, du développement, basées sur des échelles raisonnables et la qualité. C'est d'ailleurs la nouvelle doctrine du Parc national : privilégier le qualitatif plutôt que le quantitatif.

On ajoutera enfin, sans être exhaustif toutefois, que des pratiques nouvelles se font jour dans le domaine du tourisme et de l'environnement. Nous les résumerions par les formules : Séjourner en Cévennes sans sa voiture, Randonner en voiture sans sa voiture et pourquoi pas « Vivre en Cévennes » sans sa voiture ! Pratiques permises par la présence du vecteur ferroviaire qui se doit d'être maintenu et amélioré avec de nouveaux critères d'appréciation. Permises aussi par l'apparition de réflexion sur les nouvelles façons de vivre « citoyennement » et écologiquement.

On aura donc compris que le maintien de la ligne des Cévennes est capital dans

ces projets de développement local porté par une grande structure institutionnelle, projet auquel adhèrent très fortement les communes concernées.

L'articulation de fait avec les Régions politiques (TER) est de plus un atout fort pour une prise en compte permettant le « débordement » par cette dynamique de la stricte linéarité du projet. Les Régions se préoccupant très souvent du développement de leur « arrière-pays » tant pour le tourisme et la résidence secondaire que pour coller à l'apparition de la péri-urbanité.

Le Comité de défense des services publics et des usagers dans les hautes Cévennes a fait siens cette réflexion et ce projet. Il le discute, le réfléchit avec les élus locaux, les populations et les responsables du Parc national. Il est fier de ses actions, permettant, à ce jour, de conserver une présence humaine aux guichets des gares de la ligne des Cévennes. Il est fier également d'être force de proposition. Il rappelle à ce sujet l'importance de l'existence des Comités de ligne qui sont à réinstaller.

L'avenir de notre région passe par le maintien et le développement des services publics dans nos zones de montagnes.

Nous ne sommes pas des CITOYENS DE SECONDE ZONE.