

**RAPPORT DE MISSION
DESSERTTE GRANDES LIGNES
PARIS-TOULOUSE ET
QUART NORD-EST DE MIDI-PYRENEES**

21/05/08

Table des matières

PARTIE 1 : LE CONTEXTE.....	4
LA GENESE DE LA MISSION GRANDES LIGNES MIDI-PYRENEES.....	4
La lettre de mission du Ministre au Préfet de Région Midi-Pyrénées.....	4
Le dispositif de la concertation : un recueil des demandes et des réunions sur le territoire.....	5
L'OFFRE FERROVIAIRE EN MIDI-PYRENEES.....	5
L'offre Grandes Lignes en Midi Pyrénées:	5
L'offre TER en Midi Pyrénées :	6
Les services en gare.....	6
PARTIE II : SITUATION DES DEUX GRANDES DESSERTES AVANT LA MISSION	7
PARIS-LIMOGES-TOULOUSE.....	7
Le projet initial de la SNCF de réorganisation de l'offre pour 2008.....	7
Les demandes des élus et des usagers.....	7
Le service mis en œuvre à partir de 2008 : des adaptations par rapport au projet initial prenant en compte la concertation menée avant la mission du préfet :	7
QUART NORD-EST.....	9
Le Paris-Rodez :	9
le service mis en oeuvre.....	9
les demandes des élus et des usagers.....	9
Les mesures prises dans le cadre de la concertation avant la mission du préfet :	9
Le Paris-Carmaux de nuit.....	10
Le service mis en oeuvre.....	11
Les demandes des élus et des usagers.....	11
Les mesures prises dans le cadre de la concertation avant la mission du préfet :	11
PARTIE III : PROPOSITIONS ISSUES DE LA MISSION.....	12
A COURT TERME.....	12
Des propositions d'ordre général	12
Sur la desserte PALITO Brive-Cahors-Montauban-Toulouse.....	12
Les modifications issues de la réunion de concertation de Gourdon du 4 mars 2008	12
Des propositions complémentaires.....	13
Sur la desserte du quart nord-est (Paris-Rodez et Paris Carmaux).....	13
Les modifications issues de la concertation.....	13
Des propositions complémentaires.....	13
Un statu quo sur les services grandes lignes.....	13
A MOYEN ET LONG TERME.....	14
Projets et réflexions en cours.....	14
Le Plan Régional des Transports et le Plan Rail.....	14
Les projets de LGV.....	14
L'accessibilité aux gares.....	14
Les opérateurs fret de proximité.....	14
L'étude multimodale Massif Central.....	15
Des pistes d'évolution nationales : le conventionnement des liaisons présentant un intérêt d'aménagement du territoire.....	15
Les propositions à moyen – long terme.....	16
ANNEXES.....	17
LETTRE DE MISSION.....	17
L'OFFRE GRANDE LIGNES EN MIDI-PYRENEES.....	19
L'OFFRE TER EN REGION MIDI-PYRENEES.....	21

FICHES SNCF ETABLIES EN VUE DES REUNIONS DE CONCERTATION.....	23
COMPTES RENDUS DES REUNIONS	31
COMMUNIQUE DE PRESSE DE LA PREFECTURE DU LOT.....	54
LETRE DU PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL.....	56
LISTE DES CPARTICIPANTS A LA REUNION DU 21 MAI 2008 EN PREFECTURE DE REGION.....	57

PARTIE 1 : LE CONTEXTE

LA GENESE DE LA MISSION GRANDES LIGNES MIDI-PYRENEES

La lettre de mission du Ministre au Préfet de Région Midi-Pyrénées

Le Préfet de Midi-Pyrénées a été chargé, le 26 février 2008, par Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, d'une mission de réflexion sur les conditions de desserte de la région Midi-Pyrénées par les services nationaux de la SNCF.

En effet, la mise en place du nouveau service 2008 sur l'axe Paris-Limoges-Toulouse, en vigueur depuis le 9 décembre 2007, ainsi que les modifications apportées aux dessertes d'Albi, Figeac, Rodez et Carmaux, ont provoqué des réactions de la part des élus concernés de la région Midi-Pyrénées (Aveyron, Tarn, Lot et Tarn-et-Garonne).

Par cette lettre de mission, le préfet est chargé d'examiner avec les élus, les associations et les représentants de l'entreprise publique, les conditions et les modalités de la poursuite d'une desserte appropriée des territoires actuellement desservis en tenant compte de la complémentarité entre les services régionaux (TER) et les services nationaux de voyageurs (Grandes Lignes)

Il sera porté une attention particulière aux services des vacances d'été pour lesquels il convient d'assurer la continuité de desserte ferroviaire selon des fréquences accrues.

Il est également demandé de tenir compte des réflexions en cours menées par les services de l'Etat dans le cadre de la réforme de la tarification ferroviaire sur la mise en place d'un mécanisme de péréquation (principe suivant lequel les lignes excédentaires compensent les lignes déficitaires), destiné à compenser les obligations de service public imposées à l'entreprise publique dans le cadre de sa mission.

Les Grandes Lignes, objet de la mission de concertation sont :

- la desserte Paris-Limoges-Toulouse, dite « PALITO »,
- la desserte du «Quart Nord-Est» de la Région Midi-Pyrénées avec deux sujets :
 - la relation de jour Paris-Rodez
 - la relation de nuit Paris-Carmaux

Le présent rapport fait l'état des lieux de la desserte avant la mise en place du nouveau service 2008 (soit avant le 9 décembre 2007), des évolutions avant la mission confiée par la Ministre. Il fait la synthèse des demandes des élus et des usagers par rapport à ce nouveau service. Il présente les propositions issues de la mission et les réflexions à moyen et long terme sur la desserte de ce territoire

Le dispositif de la concertation : un recueil des demandes et des réunions sur le territoire

Pour mener à bien cette mission, le préfet a organisé un dispositif de concertation autour de réunions avec les parlementaires, les conseillers régionaux et généraux, les maires, les représentants des organismes consulaires, les organisations syndicales, les associations d'usagers, en présence du Directeur Régional de la SNCF.

Ainsi, des réunions se sont tenues en Aveyron, dans le Lot, le Tarn et le Tarn et Garonne :

- * le 4 mars 2008 à Gourdon au sujet des gares de Gourdon et Souillac
- * le 17 avril à Albi
- * le 18 avril à Figeac
- * le 22 avril à Rodez et Montauban.

Le but de ces réunions est triple :

- expliquer la mission confiée par le Ministre d'Etat
- écouter les souhaits et les remarques de chacun
- identifier les mesures susceptibles d'améliorer immédiatement la desserte

Afin d'alimenter ce dispositif de concertation, le Préfet a indiqué lors de la première réunion de Gourdon le 4 mars que les associations et les élus pouvaient adresser leurs remarques et leurs propositions au Directeur Régional de l' Equipement afin d'alimenter les débats. Ce dispositif a été rappelé aux acteurs locaux dans les lettres d'invitation aux réunions qui ont été adressées aux participants par les préfets de départements.

Une réunion de restitution de la Mission avec l'ensemble des intervenants est prévue le 21 mai 2008 à Toulouse.

L'OFFRE FERROVIAIRE EN MIDI-PYRENEES

L'offre Grandes Lignes en Midi Pyrénées:

(voir description détaillée en annexe)

60 trains Grandes Lignes desservent chaque jour la région Midi-Pyrénées, transportant près de 5 millions de voyageurs par an à partir ou à destination de 46 gares. Une progression de 2% du nombre de voyages a été constatée en 2007.

La SNCF fait évoluer la desserte de Midi Pyrénées par des trains Grandes Lignes, dans un contexte de fort développement de la concurrence aérienne et autoroutière, en combinant :

- des créations de trains offrant des possibilités de déplacements sur des longs parcours pour la plus grande partie des habitants de la région compte tenu des correspondances assurées à Toulouse et Brive par le réseau TER,
- quelques allègements de desserte sur les relations les moins fréquentées,
- le maintien de dessertes Grandes Lignes dans les gares secondaires (46 gares bénéficient d'arrêts de TGV, de TEOZ ou de trains de nuit LUNEA).

Il est à noter que certaines offres sont maintenue bien que déficitaires, comme par exemple les

trains de nuit Paris Rodez ou Paris Luchon.

Les résultats de Grandes Lignes en Midi Pyrénées, confirment pour la SNCF l'efficacité et la pertinence de son offre et de son action commerciale.

L'offre TER en Midi Pyrénées :

(voir description détaillée en annexe)

Le TER en Midi Pyrénées c'est :

- 350 trains par jour
- 10 millions de voyageurs par an (35 000 par jour)
- un doublement de l'offre en 7 ans
- 150 points d'arrêt desservis sur la région

Le Plan Rail régional et le Plan Régional des Transports

Le premier Plan Régional des Transports (PRT 2000-2006) a instauré le cadencement sur la ligne Toulouse-Auch, ainsi que des aménagements de dessertes cadencées sur la ligne de l'Ariège et dans le quart nord-est. Afin de poursuivre le développement du réseau ferroviaire réalisé dans le cadre de ce premier Plan Régional des Transports, la Région Midi-Pyrénées a adopté le 29 mars 2007 un second PRT qui a pour ambition notamment la généralisation du cadencement sur toutes les branches de l'étoile ferroviaire, avec des niveaux de services différenciés selon les types de liaison.

Pour permettre cette amélioration de service, d'importants aménagements du réseau ferroviaire régional sont prévus dans le cadre du Plan Rail régional au titre des opérations inscrites dans le Contrat de Projet Etat-Région et du programme exceptionnel de renouvellement et de développement du réseau ferroviaire régional. Au total, plus de 820 millions d'Euros seront investis sur le réseau ferroviaire de la région Midi-Pyrénées (500Md€ par la région, 188 par RFF, 93 par l'Etat et 48 par les autres partenaires).

Les services en gare

Quelques exemples de services offerts dans les gares régionales :

- Intermodalité : stationnement pour les voitures particulières, taxi, accessibilité par les lignes autocars urbaines, interurbaines ou régionale, stationnement vélo
- Accueil : espaces d'attente voyageur, information facilitant la préparation du voyage
- Information : affichage statique (affiches horaires, plans de réseau, textes réglementaires...) et dynamique (téléafficheurs en temps réel sur les horaires des trains) dans les espaces voyageurs et sur les quais, information par les agents SNCF
- Vente/distribution/Service après vente : conseil, vente et de traitement du service après vente par les vendeurs, distributeurs automatiques de titre SNCF dans la quasi totalité des gares.
- Prise en charge des Personnes à Mobilité Réduite : 24 gares de la Région Midi-Pyrénées disposent du nouveau service Accès Plus de prise en charge des Personnes à Mobilité Réduite avec garantie de fiabilité de « bout en bout » du voyage.

Ces services existent dans tout ou partie des gares régionales, en fonction de leur niveau de

fréquentation.

De nouveaux services sont en projet : Des espaces billettiques, des stations permettant la location et le petit entretien de vélos, des services marchands (ex : point presse via des distributeurs automatiques), de nouveaux téléafficheurs écrans plats avec information en temps réel et intermodale, la vente de titres de transports intermodaux (ex : TER + Tisséo), l'implantation de bornes internet pour une information intermodale...

PARTIE II : SITUATION DES DEUX GRANDES DESSERTES AVANT LA MISSION

PARIS-LIMOGES-TOULOUSE

Le projet initial de la SNCF de réorganisation de l'offre pour 2008

Il s'agit pour la SNCF de redresser le bilan économique de la ligne et de reconquérir des parts de marché. Pour cela, le projet de la SNCF prévoyait une adaptation de la politique des arrêts :

Montauban : passage de 28 à 26 arrêts par jour.

Pour Caussade, passage de 28 à 14 arrêts par semaine (soit de 4 à 2 arrêts quotidiens en jour ouvrable de base)

Pour Cahors, passage de 56 à 46 arrêts par semaine (soit de 8 à 6 arrêts quotidiens en jour ouvrable de base)

Pour Gourdon et Souillac, passage de 44 à 18 arrêts par semaine (soit de 6 à 2 arrêts quotidiens en jour ouvrable de base)

L'offre de nuit n'est pas modifiée.

Les demandes des élus et des usagers

La contestation porte principalement sur la réduction des arrêts Gourdon et Souillac. La position des associations d'usagers est le rétablissement de la desserte telle qu'elle existait avant la mise en oeuvre du projet de réorganisation de la SNCF.

Elle porte aussi sur les services en gare et la promotion touristique des territoires.

Le service mis en œuvre à partir de 2008 : des adaptations par rapport au projet initial prenant en compte la concertation menée avant la mission du préfet :

Le service effectivement mis en œuvre prend en compte les mesures prises dans le cadre de la Conférence bi-annuelles avec l'Autorité Organisatrice et de la Commissions Départementales d'Organisation et de Modernisation des Services Publics (27 novembre 2007), notamment :

- Report du terminus du train 3661 de Brive à Cahors et report de l'origine du train 3610 de Brive à Cahors, ce qui permet
 - 2 arrêts par jour supplémentaires en gare de Cahors, de Gourdon et de Souillac
 - de maintenir pour ces gares la possibilité d'effectuer un A&R à Paris dans la journée
- Création d'un train le lundi matin entre Toulouse (5 h 21) et Cahors (6 h 30) : il permet aux étudiants d'arriver tôt le matin à Cahors et donne correspondance avec le train TEOZ partant de Cahors à 6 h 35, qui dessert Gourdon, Souillac, Brive, Limoges et Paris (arrivée 11 h 44). Il dessert également Montauban et Caussade.
- Mise en circulation de deux autocars pour les lycéens de Souillac rentrant à Gourdon et Cahors les vendredi soir. Ces autocars partent directement des lycées, facilitant ainsi le déplacement des jeunes étudiants.

Le nombre des arrêts après les mesures prises dans le cadre de la concertation menée avant la mission du préfet est de :

Montauban : 26 arrêts par jour

Caussade : 14 arrêts par semaine (soit 2 arrêts quotidiens en jour ouvrable de base)

Cahors : 60 arrêts par semaine (soit 8 arrêts quotidiens en jour ouvrable de base)

Gourdon et Souillac : 30 arrêts par semaine (soit 4 arrêts quotidiens en jour ouvrable de base)

Les voyageurs empruntant les TER en correspondance à Gourdon et Souillac bénéficient des mêmes possibilités tarifaires ou des promotions que l'ensemble des clients Grandes Lignes.

Les correspondances assurées par TER permettent d'assurer aux usagers en provenance ou à destination de Caussade des liaisons avec Paris sur les mêmes créneaux horaires et avec les mêmes temps de trajet que le service assuré auparavant par la desserte directe Grandes Lignes.

Premier bilan réalisé par la SNCF sur les mois de Janvier et Février :

Le chiffre d'affaire global de la ligne est en progression de 4,6%. Le trafic au Sud de Brive est conforté et enregistre une progression de plus de 4000 voyages sur ces 2 mois sur ces parcours.

QUART NORD-EST

Il s'agit pour la SNCF de faire baisser le déficit de cette ligne tout en maintenant les arrêts les plus fréquentés.

Le Paris-Rodez :

le service mis en oeuvre

- suppression de la relation quotidienne directe de jour Paris Rodez est intervenue en décembre 2006 : les trains grandes lignes s'arrêtent désormais à Brive, la liaison avec Rodez étant assurée par les TER en correspondance à Brive.
- le Paris-Rodez de nuit est maintenu et prolongé jusqu'à Albi les vendredi et dimanche suite à la modification de la desserte de nuit de la branche Capdenac Villefranche de Rouergue (voir chapitre suivant sur le Paris-Carmaux de nuit)

les demandes des élus et des usagers

La principale demande des élus et des usagers concerne le rétablissement du train direct Paris-Rodez sans rupture de charge.

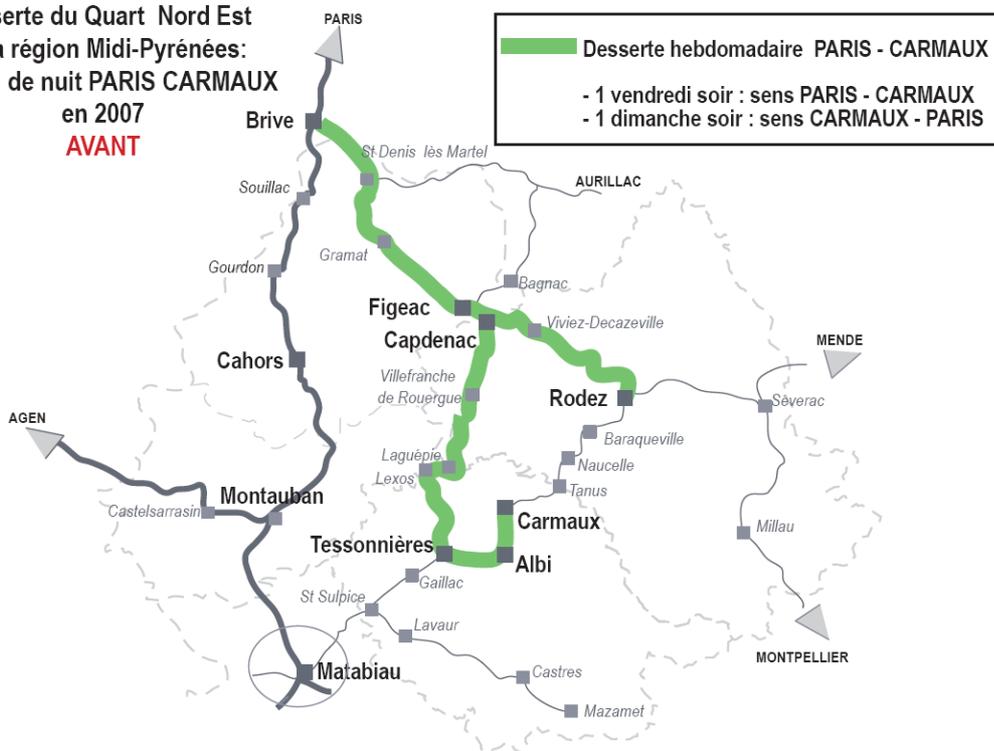
Par ailleurs, des demandes portent aussi sur l'amélioration des services en gare et la promotion touristique des territoires.

Les mesures prises dans le cadre de la concertation avant la mission du préfet :

- Une innovation tarifaire avec la création d'un Prix Spécial sur Paris-Figeac et Paris-Rodez qui permet aux voyageurs de continuer à bénéficier, sur la partie TER de la desserte, de tarifs identiques à ceux proposés sur les grandes lignes;
- Traitement des correspondances sur le même quai à Brive
- Accélération des temps de trajet de 12 minutes
- Mise en service progressive de matériel TER moderne et confortable
- La SNCF a également réalisé en partenariat avec le Comité Départemental du Tourisme de l'Aveyron une campagne de promotion du tourisme en Aveyron sur son site Voyagessnfc.com

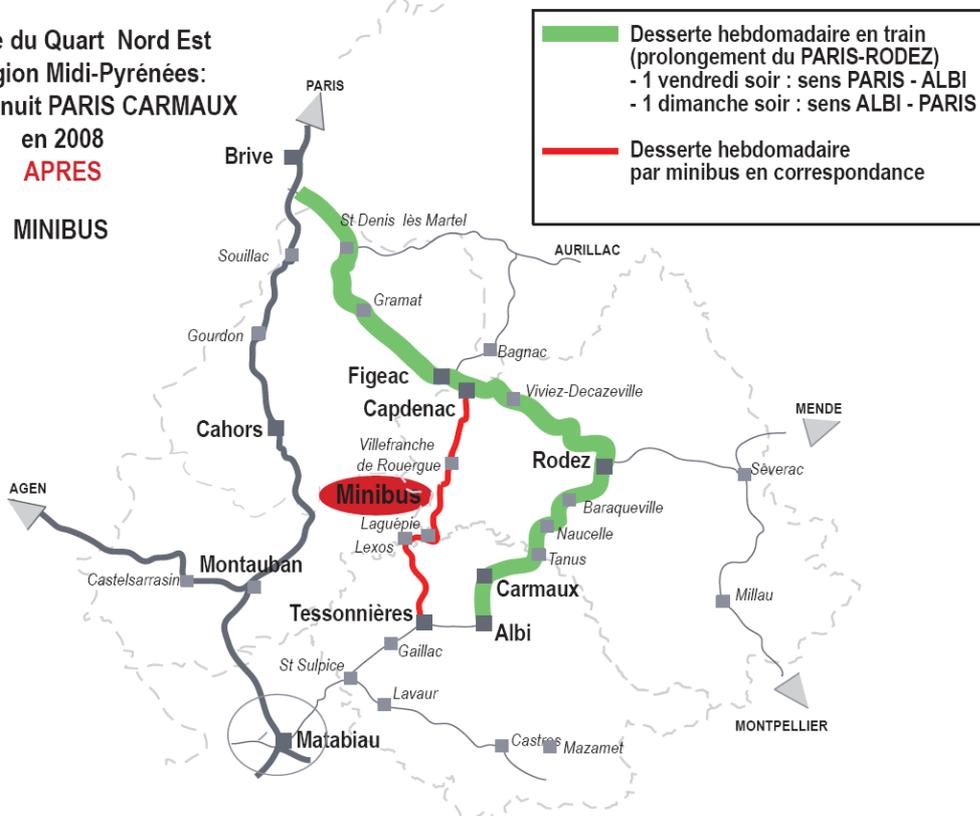
Le Paris-Carmaux de nuit

Desserte du Quart Nord Est
de la région Midi-Pyrénées:
Liaison de nuit PARIS CARMAUX
en 2007
AVANT



Desserte du Quart Nord Est
de la région Midi-Pyrénées:
Liaison de nuit PARIS CARMAUX
en 2008
APRES

MINIBUS



Les gares de Baraqueville, Naucelle et Tanus ne sont pas desservies par le train de nuit.
Des taxis à la demande sont également offerts entre Figeac et Tessonnières.

Le service mis en oeuvre

Les modifications apportées aux services sont :

- la suppression de la tranche Paris-Carmaux
- la prolongation de la tranche Paris-Rodez jusqu'à Albi-Ville, avec arrêts à Carmaux et Albi-Madeleine, avec la même périodicité :
 - les nuits du Vendredi au Samedi dans le sens Paris Albi
 - les nuits du Dimanche au Lundi dans le sens Albi Paris
- la mise en place une liaison par minibus pour les gares comprises entre Figeac et Tessonnières, en correspondance avec le train de nuit, afin d'assurer le parcours terminal des gares auparavant desservies par la tranche Paris-Carmaux. Ces bus sont complétés par des taxis à la demande.
- la suppression des dessertes quotidiennes assurées en période estivale

Premier bilan réalisé par la SNCF :

L'analyse réalisée sur les 2 premiers mois de 2008 montre une stabilité du nombre de voyageurs sur les gares desservies par la relation directe via Rodez, une stabilité du nombre de voyageurs sur les autres gares desservies par la solution de continuité en minibus. Au global une moyenne de 42 voyageurs contre 41 sur la même période de 2007. Les services complémentaires en taxi à la demande sont très peu utilisés, la capacité du minibus s'avère tout à fait appropriée au nombre de voyageurs qui est inférieur à 10 par circulation.

Les demandes des élus et des usagers

La principale demande des usagers et des élus concerne le rétablissement du Paris-Carmaux dans sa situation antérieure.

Par ailleurs, les demandes portent sur l'amélioration du service en direction de Paris (3 trains par jour dans les deux sens sans rupture de charge, temps de parcours inférieur à 5H30), l'optimisation des correspondances grandes lignes et TER avec Brive et Toulouse, l'augmentation des fréquences TER et la répartition des arrêts.

Les mesures prises dans le cadre de la concertation avant la mission du préfet :

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">•Création d'un prix spécial Paris ↔ Rodez et Paris ↔ Figeac valable sur toutes les relations en correspondance à Brive ; ceci permet aux clients de ces territoires non seulement de continuer à bénéficier de tarifs assimilables aux Prem'S mais aussi de les étendre à toutes les correspondances. |
|---|

PARTIE III : PROPOSITIONS ISSUES DE LA MISSION

A COURT TERME

Des propositions d'ordre général

Une amélioration de l'information aux usagers devra être faite notamment lorsqu'un service par minibus ou autocars est venu se substituer à un service anciennement assuré par le train. Un système d'information sera étudié permettant à l'utilisateur de contacter le transporteur afin de connaître les horaires de passage du Minibus entre Figeac et Tessonnières.

La SNCF va examiner la mise en place d'un dispositif de promotion du Tarn et Garonne sur l'agence en ligne www.voyages-sncf.com en partenariat avec le CDT du Tarn et Garonne, sur le modèle de ce qui a déjà été mis en place en Aveyron.

Il est aussi demandé qu'une concertation s'engage au niveau local sur l'offre actuelle des services en gare ainsi que sur les nouveaux services envisagés par la SNCF (espaces billettiques, stations permettant la location et le petit entretien de vélos, services marchands du type distributeurs automatiques, nouveaux téléafficheurs écrans plats avec information en temps réel et intermodale, vente de titres de transports intermodaux, implantation de bornes internet pour une information intermodale....)

Sur la desserte PALITO Brive-Cahors-Montauban-Toulouse

Les modifications issues de la réunion de concertation de Gourdon du 4 mars 2008

La concertation a permis d'obtenir un certain nombre d'aménagements du projet initial à savoir :

- Création d'un arrêt le Dimanche au train 3652 dans les gares de Gourdon et Souillac
 - Cet arrêt renforce les possibilités de retour sur Paris le jour le plus fréquenté
 - Cette création est opérationnelle depuis le 27 Avril , la mise en vente dans les systèmes d'information et de réservation de la SNCF étant effective depuis le 12 Mars.

- Mesures concernant l'organisation et les installations de la gare de Gourdon :
 - Allongement de la période d'ouverture des guichets à partir du 18 mars jusqu'à 19h30
 - Installation d'une Borne Libre Service à partir du 5 mai
 - Mise en place du service Accès + à partir du 31 Mars ; service gratuit facilitant le déplacement des personnes à mobilité réduite.

- Adaptation de la complémentarité entre TER et GRANDE LIGNE :
 - Modification de l'horaire du 871626 le samedi à partir du 22 mars
 - Crée une nouvelle correspondance à Brive avec le train TéoZ 3690
 - Report de l'origine du 871617 à Brive le dimanche à partir du 23 mars
 - Crée une nouvelle correspondance avec le train TéoZ 3635 arrivant à Brive à 17h02
 - Prolongement du Car 55905 de Souillac à Gourdon et Cahors du lundi au vendredi à partir du 25 mars

Ces mesures sont effectives et opérationnelles, sauf l'installation de la borne libre service qui sera

mise en place début juin.

Des propositions complémentaires

Les gares de Gourdon et Souillac n'ont plus aucune desserte en direction de Toulouse entre 14 et 21h30, du fait de la suppression de l'arrêt du train Grandes lignes dans ces gares à 18h31 et 18h47 (sauf le dimanche où un TER dessert ces gares à 20h12 et 20h28).

A défaut du rétablissement de certains arrêts grandes lignes, il est proposé de créer une desserte de ces 2 gares en direction de Toulouse en fin d'après-midi toute l'année. Il s'agirait d'une desserte TER dont le déficit d'exploitation éventuel et constaté contradictoirement serait pris en charge par la SNCF.

Sur la desserte du quart nord-est (Paris-Rodez et Paris Carmaux)

Les modifications issues de la concertation

La SNCF s'engage à maintenir les mesures spécifiques prises dans le cadre de la concertation menée antérieurement à la mission du préfet et dont bénéficient les voyageurs sur les liaisons de jour entre Paris et Rodez

- prix spécial Paris ↔ Rodez et Paris ↔ Figeac valable sur toutes les relations en correspondance à Brive ; ceci permet aux clients de ces territoires non seulement de continuer à bénéficier de tarifs assimilables aux Prem'S mais aussi de les étendre à toutes les correspondances.
- Garantie de correspondances quai à quai à Brive

Des propositions complémentaires

Le Paris-Rodez, prolongé jusqu'à Carmaux et Albi en substitution du Paris-Carmaux, bénéficie d'une desserte hebdomadaire : il est donc proposé que la SNCF mette en place

- une fréquence hebdomadaire supplémentaire dans les 2 sens pendant la période estivale (pour 2008, les samedi du 5 juillet au 30 août).
- une capacité supplémentaire sur les trains existants (pour 2008, une voiture couchette seconde de 60 places sera ajoutée entre le 24 juin et le 24 août , soit une augmentation de 28% des places offertes).

Pendant la période estivale, la suppression du Paris-Carmaux fait qu'il n'y a plus de liaison ferroviaire possible le matin entre Figeac et Toulouse (le TER n'assure pas cette liaison en période estivale) : il est donc proposé de créer un TER circulant tous les jours entre Figeac-Toulouse pendant l'été, qui permettrait un départ de Figeac en début de matinée. Ce train pourrait desservir Capdenac, Salles-Courbatiers, Villefranche-de-Rouergue, Najac, Laguëpie, Lexos, Cordes-Vindrac, Gaillac, L'Isle-sur-le-Tarn et St-Sulpice-sur-Tarn et circuler à partir de l'été 2008. Le déficit d'exploitation éventuel et constaté contradictoirement de ce TER serait pris en charge par la SNCF.

L'amélioration des délais de correspondance entre grandes lignes et TER à Brive devra être étudiée.

Un statu quo sur les services grandes lignes

Enfin, une fois les décisions prises sur ces propositions, il est proposé un statu quo sur les dessertes grandes lignes du PALITO et du quart Nord Est dans l'attente des conclusions de l'étude intermodale menée sur le Massif Central et des réflexions nationales sur le conventionnement des

liaisons d'aménagement du territoire.

A MOYEN ET LONG TERME

Projets et réflexions en cours

Le Plan Régional des Transports et le Plan Rail

Le Plan régional des Transports n° 2 prévoit une refonte complète et en profondeur de la desserte du quart Nord-Est. L'objectif est la généralisation du cadencement des dessertes intervilles, afin d'assurer le développement de ce secteur économiquement fragilisé. Le quart Nord Est de la Région Midi-Pyrénées est le secteur qui connaîtra l'évolution la plus significative de l'offre de transport. Il est prévu de réaliser un développement en deux étapes, en lien avec les évolutions de l'infrastructure et l'augmentation de capacité prévues dans le cadre du Plan Rail régional qui prévoit un investissement massif sur les axes du Quart-Nord-Est de la Région Midi-Pyrénées.

Les projets de LGV

Différents Projets de Ligne à Grande Vitesse viendront modifier le paysage et la configuration du réseau de Midi-Pyrénées.

La Ligne à Grande Vitesse SEA : Bordeaux-Toulouse

Ce projet vise à relier Paris à Toulouse en trois heures. Il desservira les gares de Toulouse-Matabiau et Bordeaux Saint-Jean, avec pour arrêts intermédiaires les gares de Montauban et d'Agen. Le protocole du 25 janvier annonce une DUP au printemps 2011 avec un début des travaux pour 2013.

La mise en service de ce projet est prévue pour 2016-2017.

La ligne à Grande Vitesse Limoges-Poitiers

Ce projet permettrait assurément une amélioration des temps de parcours pour relier à partir de Brive via Limoges le nord de la région Midi-Pyrénées à Paris.

L'accessibilité aux gares

La SNCF a élaboré au niveau national un schéma directeur d'accessibilité de son réseau. La région a engagé une démarche similaire sur le réseau régional

A la demande du président du Conseil Régional et du Préfet de Région, un groupe de travail sur ce thème va être mis en place sous le pilotage de la SNCF : il réunira la Région, la SNCF, RFF et l'Etat. Une première réunion de travail est programmée le 20 mai;

Les opérateurs fret de proximité

Pour la Région Midi Pyrénées, le fret ferroviaire est un enjeu fondamental pour le développement économique et territorial. C'est pourquoi, à l'issue d'une réunion régionale le 4 octobre 2007, le Préfet de Région a proposé à la CRCI de piloter, avec l'appui de la Direction Régionale de l'Équipement, une étude régionale sur l'opportunité de la création d'un OFP en Midi- Pyrénées sur les 2 aspects suivants :

- la desserte du territoire et la constitution de trains adaptés aux besoins des chargeurs
- la mise en place d'une offre adaptée aux besoins des filières bois, produits agricoles, matériaux de carrières.

Cette étude devrait se dérouler sur une période de 12 mois. La consultation des bureaux d'études est en cours.

L'étude multimodale Massif Central

Dans le cadre du Programme Opérationnel du Massif-central (POMAC), le comité de programmation, coprésidé par le préfet coordonnateur de massif, Dominique Schmitt, et le président du conseil régional d'Auvergne, René Souchon, a initié une démarche visant à rechercher des stratégies communes en matière de transports et d'infrastructures entre les différentes régions composant le massif.

Cette étude portera sur les trois modes de transports, routier, aérien et ferroviaire, avec une égale importance et en se proposant d'innover pour les services offerts aux voyageurs et aux marchandises sur ce vaste territoire pour améliorer les dessertes ou préserver durablement leur qualité. L'étude portera également sur l'armature de réseaux hauts débits en vue de favoriser une offre de services locaux à moindre coût.

Les résultats de cette étude permettront, courant 2009, un débat en vue de dégager des stratégies cohérentes et bien échelonnées dans le temps pour la desserte du Massif Central. Le Nord et le Nord-Est de la Région Midi-Pyrénées sont évidemment concernés par cette étude.

Des pistes d'évolution nationales : le conventionnement des liaisons présentant un intérêt d'aménagement du territoire

La consistance des services nationaux de voyageurs (définition des dessertes, fréquences, horaires des trains TGV, Teoz et Corail Inter Cités) est définie par la SNCF, dans le cadre de l'autonomie de gestion conférée par son cahier des charges. La SNCF peut procéder, pour ces services, à des aménagements d'horaires, à des transferts sur route et dans certains cas des suppressions de trains ou de liaisons. Ces possibilités ont été à plusieurs reprises reconnues par le Conseil d'Etat. Mais la SNCF doit tenir compte des orientations générales de la politique de l'Etat en matière de transports : ces aménagements, motivés par des raisons économiques légitimes dans une logique d'entreprise, doivent aussi être compatibles avec les objectifs d'aménagement du territoire et de développement durable poursuivis par l'Etat.

C'est la raison pour laquelle, on peut s'interroger sur les avantages que présenterait une situation où les obligations de service public (c'est-à-dire les conditions permettant de garantir l'exploitation de services répondant à des objectifs d'aménagement du territoire ou de politique des transports) seraient plus clairement fixées à l'avance à la SNCF, délimitant ainsi plus précisément l'exercice de son autonomie de gestion sur certaines liaisons.

En toute hypothèse, l'ouverture progressive des services ferroviaires à la concurrence – à commencer par celle, en 2010, des services internationaux de voyageurs – conduira à examiner cette question.

En effet, aujourd'hui, seuls les services régionaux de voyageurs, transférés aux Régions en 2002 corrélativement à une dotation de transfert de l'Etat, sont subventionnés. Le financement des relations déficitaires n'incombant pas aux Régions repose donc intégralement sur des péréquations internes réalisées par la SNCF, qui bénéficie par ailleurs d'une situation de monopole sur des services rentables.

L'introduction progressive de la concurrence dans le transport de passagers va remettre en cause ces péréquations internes. Afin d'éviter que les nouveaux entrants se positionnent sur les seules liaisons

rentables et que la SNCF ne soit plus en mesure de financer ses services déficitaires, il sera nécessaire de fixer des règles applicables à tous et de veiller à ce que l'exploitation des lignes déficitaires d'aménagement du territoire continue d'être assurée.

C'est la raison pour laquelle l'Etat envisage de conventionner l'exploitation d'un certain nombre de liaisons déficitaires dont il souhaite le maintien ou l'amélioration. Il imposerait alors à l'exploitant, des obligations de service public en contrepartie d'une compensation financière et de l'octroi d'un droit exclusif d'exploitation. Tout exploitant ferroviaire, national ou étranger, opérant des services de transport de voyageurs contribuerait alors, sur une base transparente et non-discriminatoire, au financement du dispositif, ainsi que le permet la réglementation communautaire.

Le dispositif, qui nécessitera l'adoption de mesures législatives et réglementaires, devrait être mis en place avant le 1^{er} janvier 2010. Il devrait conduire à un niveau de service comparable, dans une large mesure, à celui assuré aujourd'hui par l'opérateur historique.

La desserte des gares de Souillac, Gourdon et Cahors, ainsi que celles d'Albi, Figeac, Rodez et Carmaux ont vocation à être examinées dans ce cadre. Il conviendra de déterminer, sur la base de critères objectifs et transparents, à quelles conditions économiques et d'exploitation réalistes, le conventionnement de ces services permettrait de mieux répondre aux impératifs en matière d'aménagement du territoire.

Les propositions à moyen – long terme

Le Massif Central, et plus particulièrement la partie Nord et Nord-Est de Midi-Pyrénées, est et sera relativement éloignée des futures LGV projetées.

Il s'agit donc, en s'appuyant sur la réflexion globale conduite dans le Massif Central et sur les réflexions menées au niveau national sur le conventionnement des liaisons d'aménagement du territoire envisagé à l'horizon 2010, d'examiner comment ces territoires, en combinant au mieux les dessertes TER et grandes lignes, pourront à la fois :

- améliorer leur accès à la capitale régionale
- être mieux reliés à la capitale, notamment par des améliorations de correspondance à Brive et une amélioration des temps de parcours Brive-Paris.

ANNEXES

LETTRE DE MISSION



*Ministère de l'Écologie, du Développement
et de l'Aménagement durables*

Le Ministre d'État

Paris, le

26 FÉV. 2008

Les modifications apportées par la SNCF à la desserte des gares d'Uzerche, Souillac, Gourdon et Cahors lors de la mise en place du nouveau service PALITO sur l'axe Paris-Toulouse, ainsi que celles apportées aux dessertes d'Albi, Figeac, Rodez et Carmaux ont provoqué de légitimes réactions de la part des élus concernés de la région Midi-Pyrénées (Aveyron, Tam, Lot et Tarn & Garonne).

La SNCF considère en effet, en ce qui concerne Paris-Toulouse, que les multiples arrêts allongent la durée du trajet et pénalisent l'exploitation de la ligne et que, d'une manière générale, ces dessertes sont très déficitaires. De nombreux échanges ont eu lieu entre l'entreprise et les élus concernés, fondés sur les données de trafic qui montrent effectivement une faible fréquentation sur ces dessertes.

Les activités de la SNCF ont vocation à contribuer à la satisfaction des besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité et à concourir à l'unité et à la solidarité nationales. Il résulte en outre de son cahier des charges comme des dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 modifiée que la SNCF assure ses missions d'exploitation des services ferroviaires sur le réseau ferré national, « selon les principes du service public ». Enfin, si la consistance des services nationaux de transport de voyageurs est définie par la SNCF dans le cadre de son autonomie de gestion, il appartient à celle-ci de tenir compte des orientations générales de la politique de l'État en matière de transports, mais aussi d'aménagement et de développement durable.

Monsieur Jean-François CARENCO
Préfet de la région Midi-Pyrénées
Préfet de Haute-Garonne
Hôtel du Département
1 place Saint-Etienne
31038 TOULOUSE cedex 9

...

*Hôtel de Floquet
246, boulevard Saint Germain - 75007 Paris*

C'est dans ce contexte que je souhaite vous confier une mission de réflexion sur les conditions de desserte de la région Midi-Pyrénées par les services nationaux de la SNCF. Vous examinerez avec les élus et les représentants de l'entreprise les conditions et les modalités de la poursuite d'une desserte appropriée des territoires actuellement desservis en tenant compte de la complémentarité entre les services régionaux et les services nationaux de voyageurs. Vous accorderez une attention particulière aux services des vacances d'été pour lesquels il convient d'assurer la continuité de desserte ferroviaire selon des fréquences accrues.

Enfin, vous tiendrez compte des réflexions en cours menées par les services de l'Etat dans le cadre de la réforme de la tarification ferroviaire sur la mise en place d'un mécanisme de péréquation destiné à compenser les obligations de service public imposées à l'entreprise dans le cadre de sa mission.

Vous pourrez vous appuyer, pour la conduite de cette mission, sur les services du Medad (DTFC) et, en tant que de besoin, sur ceux de RFF.



Jean-Louis BORLÉO

L'OFFRE GRANDE LIGNES EN MIDI-PYRENEES

•Quelques données :

- 60 trains Grandes Lignes chaque jour
- près de 5 millions de voyages par an
- une progression de 2% du nombre de voyages en 2007
- 46 gares desservies sur la région

•La structure de l'offre Grandes Lignes :

○TGV :

- 5 relations quotidiennes Toulouse Paris Montparnasse
- 1 relation quotidienne Toulouse Lille via Bordeaux
- 3 relations quotidiennes Toulouse Lyon dont 1 Bordeaux- Dijon et 1 Toulouse Lille
- 1 relation quotidienne Toulouse Marseille
- 4 relations quotidiennes Tarbes/Lourdes Paris Montparnasse

○TEOZ :

- 6 liaisons quotidiennes Transversale Sud
- 4 liaisons quotidiennes sur la ligne PALITO dont 1 Paris Cerbère et 1 Paris Cahors

○CORAIL :

- 1 Aller-Retour quotidien Clermont Ferrand Béziers

○LUNEA :

- 2 relations quotidiennes Toulouse Paris Austerlitz
- 1 relation quotidienne Tarbes/Lourdes Paris Austerlitz
- 1 relation quotidienne Toulouse Nice
- 1 relation quotidienne Paris Rodez (qui dessert toutes les gares de Brive à Rodez)
- 1 relation quotidienne Paris La Tour de Caroll
- des relations périodiques Hautes Pyrénées Genève et Paris Luchon circulant en fin de semaine et en périodes de pointes.
- une relation hebdomadaire Paris Carmaux Albi

○Ces circulations sont renforcées par des trains supplémentaires soit en fin de semaine soit lors des pointes saisonnières.

•Les gares desservies en Midi Pyrénées : les gares suivantes sont desservies par des trains Grandes Lignes et bénéficient donc de liaisons directes soit avec l'Île de France soit avec d'autres régions.

- Toulouse ; Montauban ; Caussade ; Cahors ; Gourdon ; Souillac
- St Gaudens ; Lannemezan ; Tarbes ; Lourdes
- Muret ; Carbonne ; Boussens ; Montréjeau ; Loures ; Barbazan ; Salechan ; Siradan ; Marignac St Beat ; Luchon
- Auterive ; Saverdun ; Pamiers ; Foix ; Tarascon ; les Cabannes ; Ax les

Thermes ; Mérens ; L'Hospitalet

●St Denis près Martel ; Rocamadour ; Gramat ; Assier ; Figeac ; Capdenac ; Viviez Decazeville ; Aubin ; Cransac ; St Christophe ; Rodez ; Carmaux ; Albi Ville ; Albi Madeleine.

●Campagnac St Geniez , Séverac Le Château, Millau, St Rome de Cernon, Tournemire Roquefort.

2-Le trafic Grandes Lignes en Midi-Pyrénées :

5 millions de voyageurs mais 1,2 millions de voyages sur la relation Toulouse+Montauban / Paris

TGV Paris Toulouse :	-0,3%	515 900 voyageurs
iDTGV Paris Toulouse :	+150%	167 700 voyageurs
TGV Paris Montauban :	+0,7%	57 800 voyageurs
TEOZ Paris Toulouse :	-6%	199 600 voyageurs
TEOZ Paris Montauban	+2,8%	40 200 voyageurs
LUNEA Toulouse Paris	+0,4%	207 800 voyageurs
LUNEA Montauban Paris	+0,8%	20 595 voyageurs

➤Progression globale de 72 000 voyages sur ces relations

➤1, 2 millions de voyages

➤Croissance tirée par l'offre nouvelle iDTGV

➤La part de marché Fer + Aérien est évaluée à 28%

3- Les Nouveautés du Service 2008 et perspectives :

○TEOZ PALITO : mise en œuvre de la nouvelle desserte 100% TEOZ

○TEOZ Paris Clermont Ferrand :

○Passage à tout TéoZ

○Mise en correspondance à Clermont des relations Sud Massif Central

○TGV : poursuite de la rénovation des rames TGV Atlantique

○LUNEA : refonte de la desserte du « Quart Nord Est »

○Report de la tranche Capdenac Carmaux sur Rodez Albi

- Les Projets pour le service annuel 2009 :

●Création d'une 4^{ème} fréquence TGV Toulouse Lyon

●Création d'une 5^{ème} fréquence TGV Tarbes Lourdes Paris

●Création d'une 2^{ème} fréquence iDTGV

●Quelques modifications sur les horaires de Bordeaux Nice consécutifs au cadencement sur PACA

●Suppression de 4 trains de la pointe neige

L'OFFRE TER EN REGION MIDI-PYRENEES

1- L'offre TER en Midi Pyrénées :

-Quelques données : Le TER en Midi Pyrénées c'est :

- 350 trains par jour
- 10 millions de voyages par an (35 000 par jour)
- un doublement de l'offre en 7 ans
- 150 points d'arrêt desservis sur la région

-La structure de l'offre TER :

7 lignes en étoile autour de Toulouse : ou « étoile ferroviaire »

- vers Muret, Bousens, Tarbes, Lourdes et Pau
- vers Castelnaudary et Carcassonne
- vers Pamiers, Foix, Ax-les Thermes et LaTour de Carol
- vers Montauban, Agen et Cahors - Brive
- vers St Sulpice sur Tarn, Castres et Mazamet
- vers St Sulpice sur Tarn, Villefranche de Rouergue, Capdenac, Figeac et Aurillac
- vers St Sulpice sur Tarn, Albi, Carmaux et Rodez

2 lignes desservant Rodez :

- Brive – Figeac – Capdenac – Rodez
- Millau – Rodez

-Trois lignes sont cadencées (horaires systématiques et « missions » des trains uniformes)

- Toulouse – Auch, depuis septembre 2003
- Toulouse – Ariège, depuis décembre 2004
- Toulouse – Figeac, depuis décembre 2006

2- Le trafic TER :

Toulouse-Mazamet : 550 000
Toulouse-Carmaux : 460 000
Toulouse-Rodez : 680 000
Toulouse-Figeac : 280 000
Brive-Rodez-Millau : 170 000

3-Les évolutions en marche : Le Plan Rail 2007-2013

➤Un audit du réseau TER : un état préoccupant du réseau

En mai 2006, à la suite de l'audit commandité par RFF et la SNCF sur l'état du réseau ferré national, et sur leur proposition, l'Etat a décidé la mise en oeuvre d'un plan de rénovation du réseau qui s'appuie en particulier sur un accroissement significatif des montants consacrés au renouvellement des lignes principales du réseau ferré national, des objectifs de productivité en

matière d'exploitation et d'entretien et la modernisation des méthodes et des organisations.

Parallèlement, sur proposition de la Région, RFF et le Conseil régional Midi-Pyrénées ont commandité une *expertise du réseau ferré régional* où circulent des TER conventionnés Midi-Pyrénées. Cette expertise a confirmé les conclusions de l'audit national sur le réseau concerné: état préoccupant des lignes peu circulées, nécessité d'une augmentation significative des investissements de renouvellement et modification des pratiques actuelles en matière d'entretien, de réparation et d'exécution des chantiers. La modification de méthode proposée consiste à abandonner les techniques de remplacement partiel de constituants au profit de chantiers de renouvellement complet, dans la mesure du possible sous fermeture des voies aux circulations commerciales.

➤ **Un programme de travaux ambitieux**

Il a donc été décidé dans le protocole signé le 25 juillet 2007 par la Région, RFF et la SNCF d'engager un programme ambitieux de renouvellement et de développement des lignes venant compléter les opérations inscrites au Contrat de Projet. L'ensemble des projets inscrits au Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et Protocole constitue le « **PLAN RAIL** »**régional** et atteint un montant total d'investissements de ... MdE.

Les travaux du Plan Rail entreront dans leur phase visible dès l'automne 2008 : les lignes seront successivement fermées pour des durées allant de un à trois mois pour permettre la réalisation des travaux.

- Les projets pour décembre 2009 :

Mise en service d'un quai supplémentaire en gare de Matabiau : Quai 6 et voies 10 et 11.
Création d'un terminus en gare de Boussens
Création de trains supplémentaires vers Boussens et adaptation de l'offre Toulouse – Tarbes
Nouvelle desserte Brive/Agen – Toulouse – Castelnaudary
Renforcement de la desserte de Castres
Adaptations diverses en cours d'étude, suite aux travaux du Plan-Rail

- Les projets pour décembre 2010 :

Adaptations diverses en cours d'étude, suite aux travaux du Plan-Rail
Nouvelle étape de cadencement généralisé sur les lignes Bordeaux – Toulouse – Narbonne et Toulouse – Bayonne.

FICHES SNCF ETABLIES EN VUE DES REUNIONS DE CONCERTATION

REUNION de CONCERTATION
Préfecture du TARN
ALBI le 17 Avril 2008

1-L'offre Grandes Lignes en 2007:

La desserte Grandes Lignes des gares du Tarn est assurée par :

-de jour les correspondances à Toulouse données par les trains TER des différentes lignes desservant le Tarn : Mazamet- Castres –Toulouse ; Rodez- Albi – Toulouse et Figeac- Toulouse. S'y ajoutent des correspondances avec certains TGV à Montauban offertes par des liaisons Bus entre Albi Gaillac et Montauban.

-de nuit par la relation hebdomadaire maintenue à titre expérimental depuis 2006 : nuit du vendredi au samedi dans le sens Paris Albi et nuit du Dimanche au Lundi dans les sens Albi Paris. Ces trains desservaient dans le Tarn les gares de Cordes-Vindrac ; Tessonnières ; Marssac ; Albi Ville et Madeleine ainsi que Carmaux.

Cette relation avait une fréquence quotidienne en plein été (mois de Juillet et Aout)

2- Les modifications intervenues au service 2008 (9/12/07)

Elles concernent la relation hebdomadaire de nuit et sa fréquence estivale.

Celle-ci avait été maintenue à 2 reprises au service 2006 puis à celui de 2007 sous réserve d'une fréquentation minimale de 60 voyageurs en provenance ou à destination de Paris.

Sa suppression au service 2008 avait été confirmée par la présidente de la SNCF en cas de non atteinte de ce seuil de fréquentation au vu du bilan qui serait fait à l'issue de la période estivale.

Les différentes phases de concertation postérieure à ce bilan ont conduit à modifier considérablement la portée de cette décision :

- confirmation de la suppression sur le tronçon Capdenac Tessonnières
- pour les gares antérieurement desservies mise en place de moyens de substitution soit par bus soit par taxis
- maintien de la relation directe Paris Carmaux Albi en fin de semaine par création du prolongement du train Paris Rodez.
- cette solution préserve la majorité des flux de l'ancienne liaison Paris Carmaux
- elle offre des possibilités nouvelles dans le choix des réservations aux clients d'Albi et Carmaux
- ceux-ci bénéficient d'horaires améliorés avec une arrivée à Carmaux à 8h04 au lieu de 9h15

3 – Les propositions de la SNCF pour la Mission confiée au Préfet de Région

- Renforcement de la desserte en période estivale par adjonction de jours de circulation pour le prolongement Rodez Albi
- Augmentation de la capacité les jours de pointe
- Période du 27 juin au 24 aout
- Engagement de la SNCF sur la pérennité de la desserte de nuit :

- Le devenir de cette desserte est maintenant directement lié à celui de la relation Paris Rodez
- La SNCF n'ayant programmé aucune étude visant à remettre en cause cette dernière, le maintien de cette nouvelle offre est confirmé.

REUNION de CONCERTATION
Sous Préfecture de l'AVEYRON
VILLEFRANCHE de ROUERGUE le 18 Avril 2008

1-L'offre Grandes Lignes en 2007:

La desserte Grandes Lignes des gares de Villefranche de Rouergue et Najac était assurée :

- par la relation de nuit hebdomadaire maintenue à titre expérimental depuis 2006 : nuit du vendredi au samedi dans le sens Paris Villefranche et nuit du Dimanche au Lundi dans les sens Villefranche Paris.
- Cette desserte était exploitée par une tranche Paris Carmaux se séparant à Capdenac du train de nuit Paris Rodez
- Cette relation avait une fréquence quotidienne en plein été (mois de Juillet et Août)

2- Les modifications intervenues au service 2008 (9/12/07)

Elles concernent la relation hebdomadaire de nuit et sa fréquence estivale.

Celle-ci avait été maintenue à 2 reprises au service 2006 puis celui de 2007 sous réserve d'une fréquentation minimale de 60 voyageurs en provenance ou à destination de Paris.

Sa suppression au service 2008 avait été confirmée par la présidente de la SNCF en cas de non atteinte de ce seuil de fréquentation au vu du bilan qui serait fait à l'issue de la période estivale.

Le bilan réalisé à la fin de l'été faisait état d'une fréquentation de 43 voyageurs par circulation, chiffre notoirement inférieur au seuil précité.

Les différentes phases de concertation postérieure à ce bilan ont conduit à modifier considérablement la portée de cette décision :

- confirmation de la suppression sur le tronçon Capdenac Tessonnières
- pour les gares antérieurement desservies en Aveyron mise en place de moyens de substitution soit par bus soit par taxis
- maintien de la relation directe Paris Carmaux Albi en fin de semaine par création du prolongement du train Paris Rodez.
- cette solution préserve la majorité des flux de l'ancienne liaison Paris Carmaux

Ces modifications ont été présentées lors de la CDOMSP de l'Aveyron le 6 Décembre 2007.

REUNION de CONCERTATION
Sous Préfecture du LOT
FIGEAC le 18 Avril 2008

1-L'offre Grandes Lignes en 2007:

La desserte Grandes Lignes des gares de cette partie du Lot était assurée :

-de jour par les correspondances à Brive données par les trains TER circulant entre Rodez et Brive :

- 4 possibilités quotidiennes

-de nuit par la relation quotidienne LUNEA Paris Rodez

2-Desserte de jour : Rappel des modifications intervenues au service 2007 (10/12/06)

L'équipement progressif de la ligne Paris Limoges Toulouse TéoZ a conduit à équiper avec ce matériel les trains 3661 et 3621 assurant entre Paris et Brive l'acheminement d'une rame directe Paris Rodez.

A cette échéance l'acheminement par ces trains de rames directes sur Rodez ne pouvait plus être assuré.

Le mode d'exploitation TéoZ en rames blocs de 7 voitures rendait en effet impossible et inadapté ce prolongement.

Dans ce contexte la concertation menée sous l'égide du préfet de l'Aveyron a conduit la SNCF à prendre et à tenir les engagements suivants :

- Création d'un prix spécial Paris ↔ Rodez et Paris ↔ Figeac valable sur toutes les relations en correspondance à Brive ; ceci permet aux clients de ces territoires non seulement de continuer à bénéficier de tarifs assimilables aux Prem'S mais aussi de les étendre à toutes les correspondances.
- Garantie de correspondances quai à quai à Brive
- Campagne de promotion du tourisme en Aveyron réalisée sur VoyagesSNCF.com en partenariat avec le CDT de l'Aveyron

3- Desserte de nuit : les modifications intervenues au service 2008 (9/12/07)

Les aménagements apportés pour la desserte de nuit par prolongement du train Paris Rodez sur Carmaux et Albi le Week-end ont entraîné une modification des horaires :

- Sens Paris Figeac arrivée à 5h25 au lieu de 5h47
- Sens Figeac Paris départ 23h44 au lieu de 0h08

REUNION de CONCERTATION
Préfecture du TARN et GARONNE
MONTAUBAN le 22 Avril 2008

La desserte Grandes Lignes du Tarn et Garonne concerne:

- Montauban qui bénéficie d'une situation privilégiée au carrefour des lignes Bordeaux Nice et Paris Toulouse.
- Caussade située sur la ligne PALITO mais aussi à proximité immédiate de Montauban
- Laguépie et Lexos situées entre Villefranche de Rouergue et Tessonnières et donc sur la parcours de l'ancienne relation de nuit Paris Carmaux.

1- MONTAUBAN : de par sa situation géographique la gare de Montauban est desservie par

- 3 A&R TGV Toulouse Paris Montparnasse
- 1 A&R TGV Toulouse Lille desservant Roissy CDG.
- 1 A&R TGV Bordeaux Dijon
- 2 A&R TEOZ Bordeaux Marseille
- 1 A&R TEOZ Paris Limoges Toulouse
- 1 A&R TEOZ Pairs Limoges Toulouse Cerbère
- 1 A&R LUNEA Toulouse Paris Austerlitz
- 1 A&R LUNEA Bordeaux Nice
- 1 A&R Corail Inter Cité Toulouse Nantes
- 1 A&R Corail Inter Cité Toulouse Bordeaux

Au total ce sont donc 26 trains qui desservent régulièrement cette gare et qui permettent aux voyageurs de relier sans changement de nombreuses villes.

Au changement de service 2008 dans le cadre de la refonte de la desserte PALITO et de l'accélération des trains 3641 et 3690, la gare de Montauban n'est plus desservie par ces 2 trains. Il a pour cela été pris en compte les horaires des TGV qui garantissent dans le même créneau horaire et avec un temps de trajet réduit d'une heure de très bonnes relations de/vers Paris.

A noter qu'en 2007 Montauban a bénéficié de la création du TGV Toulouse Paris du dimanche soir dans un horaire particulièrement intéressant (18h57 – 23h) ;

2- CAUSSADE : de par sa proximité Caussade se trouve naturellement dans la zone d'attraction de la gare de Montauban.

Les habitants de Caussade sont donc naturellement utilisateurs des nombreux trains qui desservent Montauban.

Au fur et à mesure de la montée en charge de la desserte TGV, les voyageurs se sont naturellement reportés sur les TGV à Montauban pour leurs déplacements sur Paris.

Comparaison des temps de trajet :

- Caussade Paris par les TéoZ PALITO = 5h40

- Montauban Paris en TGV = 4h47

En 2007 Caussade était desservie par 2 trains TéoZ dans chaque sens.

Ces arrêts étaient peu fréquentés : en moyenne 6 voyageurs Grandes Lignes par train.

Au changement de service 2008, n'ont donc été maintenus que les arrêts sur le train Paris Cerbère :

- C'est le train le plus utilisé
- Il permet des relations directes avec le Sud Est

Les arrêts sur les trains de nuit LUNEA ont par ailleurs été maintenus sur les 3 nuits de fin de semaine..

Outre ces arrêts de trains TéoZ ou Lunéa , les relations Caussade Paris peuvent être réalisées par utilisation des correspondances TER /TEOZ à Montauban qui permettent les voyages suivants :

- Caussade 13h13 Paris 18h50
- Caussade 17h12 Paris 22h45
- Paris 14h10 Caussade 19h57
- Paris 8h10 Caussade 13h22.

3- LAGUEPIE et LEXOS :

Ces gares étaient desservies en 2007 par la circulation du train de nuit Paris Carmaux :

- Le vendredi au départ de Paris
- Le dimanche pour le retour sur Paris
- Ces trains circulaient en outre tous les jours en plein ét

La fréquentation de ces arrêts était très faible

Cette desserte qui avait été maintenue à titre expérimental en 2006 et en 2007 a été supprimée en 2008.

Pour assurer une continuité de la liaison sur Paris la SNCF a mis en place un service de minibus qui donne correspondance à Figeac avec le train de nuit dans les horaires suivants :

- Le samedi :
 - Arrivée du train de nuit à Figeac à 5h25
 - Départ du bus à 5h35
 - Arrivée à Laguépie à 7h05 (au lieu de 7h13)
 - Arrivée à Lexos à 7h20 (au lieu de 7h22)
- Le dimanche :
 - Départ de Lexos à 21h40 (au lieu de 22h27)
 - Départ de Laguépie à 21h55 (au lieu de 22h36)
 - Arrivée à Figeac à 23h30
 - Départ du train de nuit à 23h44

La fréquentation de ce minibus , conforme aux flux constatés sur le train , est inférieure à 10 voyageurs.

En complément la SNCF a mis en place un service de taxi à la demande qui s'avère quasiment inutilisé.

REUNION de CONCERTATION
Préfecture de l'AVEYRON
RODEZ le 22 Avril 2008

1-L'offre Grandes Lignes en 2007:

La desserte Grandes Lignes des gares de Capdenac à Rodez était assurée:

-de jour par les correspondances à Brive données par les trains TER circulant entre Rodez et Brive :

○4 possibilités quotidiennes

-de nuit par la relation quotidienne LUNEA Paris Rodez

2-Desserte de jour : rappel des modifications intervenues au service 2007 (10/12/06)

L'équipement progressif de la ligne Paris Limoges Toulouse TéoZ a conduit à équiper avec ce matériel les trains 3661 et 3621 assurant entre Paris et Brive l'acheminement d'une rame directe Paris Rodez.

A cette échéance l'acheminement par ces trains de rames directes sur Rodez ne pouvait plus être assuré.

Le mode d'exploitation TéoZ en rames blocs de 7 voitures rendait en effet impossible et inadapté ce prolongement.

Dans ce contexte la concertation menée sous l'égide du préfet de l'Aveyron a conduit la SNCF à prendre et à tenir les engagements suivants :

- Création d'un prix spécial Paris ↔ Rodez et Paris ↔ Figeac valable sur toutes les relations en correspondance à Brive ; ceci permet aux clients de ces territoires non seulement de continuer à bénéficier de tarifs assimilables aux Prem'S mais aussi de les étendre à toutes les correspondances.
- Garantie de correspondances quai à quai à Brive
- Campagne de promotion du tourisme en Aveyron réalisée sur VoyagesSNCF.com en partenariat avec le CDT de l'Aveyron

Lors des Comités de suivi organisés par la Préfecture la pertinence et la bonne tenue de ces engagements ont été actées.

3- Desserte de nuit : Les modifications intervenues au service 2008 (9/12/07)

En suite à la modification de la desserte de nuit de la branche Capdenac Villefranche de Rouergue, la prolongation du train de nuit Paris Rodez est assurée jusqu'à Albi :

- Le samedi matin dans le sens Paris Rodez Albi
- Le dimanche soir dans le sens Albi Rodez Paris

En conséquence les horaires ont été modifiés :

- Sens Paris Rodez arrivée à 6h44 au lieu de 7h41
- Sens Rodez Paris départ à 2éh30 au lieu de 22h20

Le nouvel horaire avancé à l'arrivée à Rodez a amélioré la correspondance sur Millau :

- En 2007 : arrivée à Rodez à 7h41 + correspondance Bus à 8h52 (Millau à 10h03)
- En 2008 : arrivée à Rodez à 6h44 + correspondance Bus à 7h15 (Millau à 8h40)

Ces modifications ont été présentées lors de la CDOMSP de l'Aveyron le 6 décembre 2007.

COMPTES RENDUS DES REUNIONS



SOUS-PREFECTURE DE GOURDON

Gourdon, le 4 mars 2008

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Desserte ferroviaire des communes de Gourdon et de Souillac

Présidence : M. Jean-François CARENCO, Préfet de la Région Midi-Pyrénées.

Participants : cf liste jointe

Le 4 mars 2008, le Préfet de la Région Midi-Pyrénées a tenu à la sous-préfecture de Gourdon une réunion au cours de laquelle il a entamé, par le dossier des gares de Gourdon et Souillac, la concertation qu'il conduit sur la desserte ferroviaire en Midi-Pyrénées, en présence des parlementaires, des conseillers régionaux et généraux, des maires, du Directeur Régional de la SNCF, des représentants des organismes consulaires, des organisations syndicales du Lot, des associations d'usagers, des délégués de l'association « tous ensemble pour les gares de Gourdon et de Souillac » et de l'association « la Défense de la gare d'Assier et promotion du rail ».

Après lecture de la lettre de mission du Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, il a fait connaître son souhait de se rendre dans les préfectures ou sous-préfectures concernées par cette question, avec pour objectif de fournir son rapport pour la fin avril 2008 à M. Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, qui lui a confié un mandat à cet effet.

Après ce préambule, le Préfet de Région a invité les participants à un tour de table.

Les élus s'exprimant dans l'ordre protocolaire soutiennent les objectifs des associations de défense des gares qui veulent le rétablissement des 15 arrêts.

M. André LESTRADE, conseiller général du canton de Souillac s'associe aux autres intervenants, mais insiste néanmoins sur un point qui lui paraît fondamental et qui est un peu occulté, c'est le fret ferroviaire. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement il a été acté de réduire la circulation des camions, or la réorganisation de la SNCF remet sur les routes un nombre important de poids lourds.

M. Alain CHASTAGNOL, maire de Souillac, prenant à témoin M. COURSIER, indique qu'il a été reçu par Mme Anne-Marie IDRAC et qu'il a reçu l'assurance que le problème de la desserte des gares de Souillac et de Gourdon allait faire l'objet d'un examen attentif.

Cette intervention fait réagir le représentant du Président du Conseil Général qui fait remarquer que lui-même et 3 de ses collègues n'ont pu obtenir de rendez-vous avec Mme IDRAC, ce qui démontre la considération de la SNCF pour la représentation locale.

L'intervention des représentants syndicaux abordant le problème des horaires des trains, amène le Préfet de Région a rappelé qu'il ne s'agit pas ici d'une réunion interne à la SNCF mais qu'il convient de recentrer le débat sur les services publics en milieu rural.

Les représentants des associations de défense maintiennent leurs positions, à savoir le rétablissement des arrêts supprimés, de tous les arrêts.

Après ce tour de table, le Préfet de Région fait connaître quelques mesures pour l'amélioration de la desserte et l'accueil du public, mesures décidées avec la SNCF et de nature à démontrer la volonté forte de travail en commun :

- L'ouverture des guichets à la gare de Gourdon du lundi au vendredi jusqu'à 19h30 ;
- L'installation d'une borne libre-service pour retirer les billets à Gourdon;
- Dans le sens Toulouse-Paris, le rétablissement de l'arrêt du train 3652 le dimanche après-midi à Gourdon et à Souillac ;
- Dans le sens Toulouse-Paris, le samedi soir, le TER n° 871 626 pourrait être avancé de 25 minutes pour faciliter la correspondance à Brive pour Paris. Cette mesure sera appliquée très vite si la Région en est d'accord ;
- Dans le sens Paris-Toulouse, prolongation de la desserte Brive Souillac par autocar jusqu'à Cahors du lundi au jeudi en fin d'après-midi ;
- Dans le sens Paris-Toulouse, création d'un train régional à 17h20 à Brive vers Toulouse, le dimanche après-midi. Cette mesure sera appliquée très vite si la Région, non sollicitée financièrement, en est d'accord ;
- Par ailleurs il a été confirmée la mise en place du dispositif « ACCES + » -service gratuit avec réservation de 48 heures, pour les personnes à mobilité réduite- pour les gares de Gourdon et Souillac ;

Ces avancées immédiates permettent une amélioration de la desserte mais elles ne sauraient constituer le corps des mesures qui seront proposées en fin de concertation.

Le Préfet de Région est conscient du problème pour les populations des territoires concernés et il a indiqué, face à une demande répétée de moratoire, que celui-ci ne pouvait être décidé sur un axe sans prendre en compte l'ensemble de la desserte des territoires pour lesquels il a reçu une mission du Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance a été levée à 12 h 30.

Le Sous-Préfet de Gourdon

signé

Francis LHERMITTE



PRÉFECTURE DU TARN

RELEVÉ DE DÉCISIONS

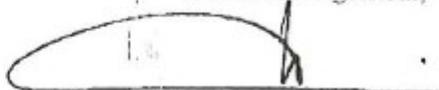
Affaire suivie par : Colette Cabadi
Sébastien Plas

Objet	Desserte de la région Midi-Pyrénées par la S.N.C.F.
Date	17 avril 2007
Participants	Cf. liste de présence jointe en annexe.
Résumé des discussions	<p>M. Eric Maire, secrétaire général de la préfecture du Tarn ouvre la séance en excusant l'absence de M. François Philizot, préfet du Tarn appelé à Paris.</p> <p>M. Pascal Bolot, secrétaire général pour les affaires régionales de Midi-Pyrénées, indique qu'il préside cette réunion à la demande de M. Jean-François Carencu, préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne, également appelé à Paris.</p> <p>Cette rencontre a un triple objectif :</p> <ul style="list-style-type: none">- expliquer la mission de médiation et de proposition confiée par M. Jean-Louis Boorloo, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire à M. Carencu ;- recueillir les appréciations des élus et des usagers ;- identifier les mesures susceptibles d'améliorer immédiatement la desserte. <p>M. Pascal Bolot rappelle le contexte particulièrement difficile où certaines dessertes ferroviaires sont remises en cause par la S.N.C.F. en raison des déficits financiers récurrents qu'elles entraînent. Un compromis doit être recherché pour répondre à la fois aux attentes des usagers et aux contraintes supportées par la S.N.C.F.. Il souligne également la politique particulièrement volontariste en matière d'innovation dans le domaine du transport du conseil régional.</p> <p>Les participants expriment ensuite leurs revendications.</p> <p>M. Quilès et M. Valax expriment leur désaccord à propos de la suppression du train de nuit Carmaux-Paris et Paris-Carmaux intervenue à la fin de l'année 2007. De plus, ils estiment que le service de substitution mis en place par la S.N.C.F. ne donne pas satisfaction et que la problématique du développement durable consécutive à la desserte par autocar n'a pas été suffisamment prise en considération. De surcroît, ils déplorent l'absence d'offensive de la part de la S.N.C.F. en matière de prix et de politique commerciale, particulièrement sur ce type de lignes. Ils souhaitent le maintien de la qualité du service public pour tous et regrettent qu'un fonds de péréquation ne finance pas, à partir des lignes</p>

	<p>financièrement excédentaires comme celles des trains à grande vitesse (T.G.V.) cf. rapport de la cour des comptes, les 13 600 km de ligne qu'ils estiment « laissés à l'abandon ».</p> <p>Globalement, au nom des associations, Mme Martine Loiseau, MM. Francis Escande, Yves Treilhou et de celui des syndicats, MM. Yves Hebrard, Gérard Soulouride, déplorent la fermeture de la ligne directe précédemment citée et relèvent des dysfonctionnements dans les moyens de substitution (retards, difficulté de joindre les services de la S.N.C.F., obligation de se rendre dans la gare d'une commune voisine pour réserver un billet,...). Ils évoquent également la question des tarifs en citant comme exemple le prix trop élevé d'un aller-retour Paris-Figeac à 200 € ou encore la gratuité de la carte « sénior » pour prendre l'avion alors qu'elle doit être achetée pour voyager avec la S.N.C.F.. Plus généralement, des interrogations apparaissent à propos des répercussions engendrées en terme d'aménagement du territoire pour le développement de la vie économique locale et plus particulièrement sur le plan touristique.</p> <p>A ces remarques, les arguments suivants sont développés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la péréquation existe déjà dans les faits mais sans être transparente ; une réflexion est engagée au niveau national ; - en Midi-Pyrénées, 46 gares sont desservies et certaines sont maintenues malgré les déficits constatés ; - même si la S.N.C.F. réalise des bénéfices, le renouvellement du parc nécessite de très importants moyens financiers ; - la volonté de développer le ferroviaire est affirmé : par exemple, dans le contrat de projet État-Région, l'État consacre 93 M.€ soit 52 M.€ de plus que pour le contrat précédent pour la régénération de ce type de transport et le doublement de voies entre Toulouse et Saint-Sulpice y est acté ; - au sujet des horaires d'été, des études sont en cours pour un renforcement du nombre des dessertes pendant l'été 2008. <p>La séance est levée à 16h45.</p>
<p>Décisions</p>	<p>A l'issue de l'ensemble des concertations en Midi-Pyrénées, un rapport sera transmis au ministère entre le 20 et 30 mai prochain.</p>

Albi, le 24 avril 2008

Pour le préfet
et par délégation,
le secrétaire général,



ERIC MAIRE



SOUS-PREFECTURE DE FIGEAC

Figeac, le 21 avril 2008

**COMPTE RENDU DE LA REUNION
RELATIVE AUX CONDITIONS DE DESSERTE FERROVIAIRE
TENUE LE VENDREDI 18 AVRIL 2008 à 10 h 00
A LA SOUS-PREFECTURE DE FIGEAC**

Étaient présents à cette réunion présidée par Mme Marcelle PIERROT, Préfète du Lot,

- M. le Docteur André BOYER, Sénateur du Lot,
- M. Martin MALVY, Président de la Région Midi-Pyrénées,
- M. Pascal BOLOT, Secrétaire Général aux Affaires Régionales, représentant M. le Préfet de la région Midi-Pyrénées,
- M. Michel TURPIN, Sous-Préfet de Figeac,
- M. André CROCHERIE, Directeur régional de l'Équipement Midi-Pyrénées,
- M. Stéphane VERDIER, représentant M. Jean LAUNAY, Député du Lot,
- M. Yves RIVALS, Directeur de la ligne Paris-Limoges-Toulouse (PALITO)
- M. Lionel GRAND, Chargé du développement régional SNCF
- Mme Marie-Odile DELCAMP, Conseillère régionale Midi-Pyrénées, maire de Gourdon,
- Mme Monique MARTIGNAC, Conseillère régionale Midi-Pyrénées,
- M. Serge LAYBROS, Conseiller régional Midi-Pyrénées,
- M. Angelo PARRA, Conseiller régional Midi-Pyrénées,
- Mme Danièle DEVIERS, Conseillère générale, représentant M. le Président du Conseil Général du Lot,
- M. André MELLINGER, Vice-Président du Conseil général du Lot, Conseiller général du canton de Figeac-Ouest, représentant Mme le Maire de Figeac,
- M. Serge DESPEYROUX, Conseiller général du canton de Livernon,
- M. Jean LAFON, Maire d'Assier, représentant des Maires à la CDOMSP,
- Mme Nicole GAYRAL, représentant le Président de la Chambre d'Agriculture du Lot,
- M. le représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Lot,
- Mme CAUTILLON, présidente de l'Union Départementale des Associations Familiales
- M. le représentant de l'association « UFC Que Choisir »,
- M. SCHIMMEL président de l'association « Défense de la Gare d'Assier et promotion du Rail »,
- Mme Martine LOISEAU, Présidente de l'association « Usagers pour la promotion et la défense du rail en Midi-Pyrénées »,
- M. le représentant du secrétaire départemental CFDT accompagné de M. Claude DELBOS,
- M. René GADESAUD, secrétaire départemental CGT,
- M. Alain LAPRADE, secrétaire général de la sous-préfecture de Figeac,

+33565247286
Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, Mme la Préfète rappelle la mission confiée à M. Jean-François CARENCO le 26 février 2008, en qualité de Préfet de la Région Midi-Pyrénées, par M. Jean-Louis BORLOO, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables, sur les conditions de desserte ferroviaire en Région Midi-Pyrénées.

Elle précise que M. CARENCO a été appelé, tout récemment, à d'autres fonctions et qu'il a demandé que les réunions prévues, dans le cadre de sa mission, soient maintenues avec l'objectif essentiel d'écouter les élus, les associations et les organisations syndicales sur les problématiques des gares et trains régionaux.

Elle présente M. Pascal BOLOT, Secrétaire Général aux Affaires Régionales (SGAR), représentant M. le Préfet de Région, M. André CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement ainsi que M. Yves RIVALS, directeur de la ligne ferroviaire Paris Limoges Toulouse et M. Lionel GRAND, chargé du développement régional SNCF.

Dans sa remarque préliminaire, M. Martin MALVY, Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, indique que si la Région n'est pas compétente pour les grandes lignes ferroviaires, elle dispose d'une compétence, générale en matière d'aménagement du territoire et directe pour les trains régionaux.

L'objectif de l'intervention de la Région est d'assurer la meilleure desserte ferroviaire possible, fort du constat présent selon lequel une partie du territoire régional est moins bien desservi qu'il y a trente ans.

M. MALVY fait référence au rapport de la Cour des Comptes rendu public le 16 avril sur l'état préoccupant d'une partie du réseau ferroviaire français.

Il termine son avant-propos par le rappel du soutien massif du Conseil Régional aux infrastructures ferroviaires.

M. BOLOT, (SGAR) explique le contenu de la lettre de mission ministérielle en mentionnant la vocation de la SNCF à contribuer à la satisfaction des besoins des usagers tout en veillant aux conditions économiques et sociales de l'entreprise.

Selon la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, la SNCF assure ses missions d'exploitation sur le réseau ferré national selon le principe du service public. Il rappelle les réunions de concertation, celles qui ont déjà eu lieu à Gourdon dans le Lot, hier à Albi dans le Tarn, la présente à Figeac et celle qui devrait se tenir prochainement à Montauban. L'idée générale de la mission est de disposer d'une vue d'ensemble des conditions de dessertes ferroviaires régionales et d'inventorier les différentes propositions.

Celles-ci peuvent se décomposer en trois catégories de décisions :

- application immédiate en vue de la période estivale
- à court terme, en collaboration avec le réseau de trains régionaux par meilleur phasage des horaires, cadences et correspondances...
- à plus long terme, desserte du quart Nord-Est du territoire régional et conséquences de l'arrivée du TGV à Toulouse par Bordeaux.

Enfin, M. BOLOT informe l'assemblée qu'une réunion de synthèse aura lieu au mois de mai, en vue de l'envoi du rapport au Ministère.

M. DESPIYROUX, conseiller général du canton de Livernon, s'étonne de la demande de propositions alors qu'elles sont connues depuis fort longtemps et axe son intervention sur la démographie croissante, sur ce territoire, depuis le dernier recensement de 1999, simultanément à la dégradation continue des services publics. Pour lui, il n'est tenu compte que du critère économique.

Mme LOISEAU (Association des usagers pour la promotion et défense du rail) réclame l'application de l'article 29 de la loi du 14 février 1995, elle déplore que la SNCF sollicite des propositions sans y donner suite, elle revendique la mise en œuvre d'une politique tarifaire car le transport en train est toujours d'un coût élevé. Par ailleurs, elle évoque la contradiction qui ressort des conclusions du Grenelle de l'Environnement et la politique du développement durable avec les fermetures de gares, les suppressions d'arrêts de train et la limitation de tarifs préférentiels.

L'un des impacts de suppressions des arrêts de train concerne prioritairement l'activité économique dans son ensemble (emplois).

Mme LOISEAU dit constater, également, que la SNCF examine des possibilités de renforcement lors des vacances d'été mais n'intervient pas en dehors de cette période alors que le besoin existe pour les habitants des territoires, notamment pour les déplacements professionnels. Elle exprime l'indignation de la population des usagers des trains qu'elle représente. Elle fait part de son souhait que la SNCF fassent connaître ses décisions.

Mme DELCAMP, conseillère régionale et maire de Gourdon, fait état de la répétition des manifestations pour aboutir à des solutions raisonnables et rappelle les revendications formulées. La présentation du rapport prévu à la mi-mai lui apparaît trop lointain.

M. SCHIMMEL (Président de l'Association de défense de la gare d'Assier et promotion du Rail) indique que la situation ressemble fort aux précédents débats sur la ligne Paris-Rodez pour lesquelles il y a eu des discussions mais pas de décision. Sur la ligne, il constate à l'exception de quelques arrangements minimes (modifications d'horaires) que subsistent les questions de mobilité, de présence de personnels dans les gares etc.... Il ajoute, par ailleurs, qu'il ne fait plus du rétablissement de tous les arrêts sur la ligne Paris-Toulouse un préalable à la discussion.

M. LAYBROS, conseiller régional et conseiller municipal de la ville de Cahors, appuie les interventions précédentes selon lesquelles les revendications ont été formulées depuis plusieurs mois et qu'il est toujours en attente des décisions de la SNCF. Il considère que la réunion aujourd'hui, à Figeac, devrait être un point d'étape avec des débuts de réponse de la part de l'entreprise.

M. Claude DELBOS, (CFDT), prenant pour exemple la suppression du Conseil des Prud'hommes de Figeac, (selon ses informations), s'interroge sur l'utilité de la réunion de concertation de ce jour, si les décisions sont par ailleurs déjà prises. La question se pose sur l'attractivité du train, (fréquence, temps de parcours), pour rejoindre les grandes lignes SNCF, l'attractivité du territoire également pour lequel le train est un des vecteurs et concerne tous les publics (professionnel, loisir, scolaire).

M. Jean LAFON, maire d'Assier, soutient le point de vue de M. MALVY. Ses propositions sont les suivantes :

- rétablissement des arrêts de train,
- rétablissement du train direct Paris-Rodez,
- présence de personnels dans les gares,
- révision de la politique du fret ferroviaire,
- lors des travaux sur la voie ferrée, concertation en amont pour substitution par des autobus de gare à gare.

M. ESPINASSE (Union Départementale CGT) déplore le recul systématique des services à la population et regrette également le transfert du fret sur la route alors qu'a eu lieu le Grenelle de l'environnement. La qualité du service est également mise en cause sur certaines portions ferroviaires, la vitesse des trains est limitée à 50 km/h voire à 10 km/h. De même, en période d'affluence, la capacité de transport est insuffisante.

La Région n'offre qu'une compensation partielle de trains, de dessertes. Si le train doit être privilégié, il faut donc investir. Il souhaite rétablir le train de nuit, Paris-Brive-Rodez.

Selon M. MALVY, la dimension aménagement du territoire semble avoir été occultée par la SNCF (à l'exception de l'impact TGV). Le territoire composé de l'Aveyron, du Lot et du Nord-Tarn possède une faible densité de population. Ces secteurs ne seront pas concernés par les lignes à grande vitesse.

Quelle est l'organisation future des dessertes dans ces zones hors des grandes lignes ? Il estime que la protestation des élus locaux est fondée sur le thème de l'aménagement du territoire.

L'intervention de l'Etat sur le réseau routier sera à terme limitée, le train est donc une alternative au déplacement des populations, de même que les nouvelles technologies de communication (internet)

Il complète sa première intervention sur les montants investis par la Région pour la régénération des voies ferrées, à titre d'exemple, sur les lignes de Figeac-Bagnac (6 millions €) Brive-Capdenac (40 millions €) Capdenac-Rodez (23 millions €) etc...

En 10 ans de compétence régionale de 1998 à 2008, le nombre de voyageurs sur les TER a doublé. Il affirme que le Nord de la Région doit disposer de dessertes rapides et directes à partir de Brive en direction de Paris.

M. BOLOT tient à rappeler que cette réunion est plus spécifique au bassin d'emploi de Figeac et précise que l'intervention de l'Etat, qui est l'actionnaire principal de la SNCF, intervient toute l'année et pas uniquement sur les vacances d'été. Il sollicite auprès de l'assemblée les modifications souhaitées à court terme.

Mme LOISEAU prend la parole pour ajouter que les conditions de la négociation intervenue en 2005 avec le Président de la SNCF M. GALOIS, pour la ligne Paris-Carmaux, prévoyaient que la SNCF devait maintenir un train lors des vacances scolaires tout au long de l'année, alors qu'en réalité seul un train a été mis en place lors de la période estivale. Elle rapporte l'information selon laquelle la Région se substituerait à l'Etat, d'après la réunion intervenue hier à ALBI.

M. BOLOT tient à faire une mise au point sur cette information inexacte et précise que l'intervention de l'Etat s'effectue en complémentarité avec les services régionaux et dans le domaine de compétences respectif.

M. ESPINASSE ⁺³³⁵⁶⁵³⁴⁷²⁰⁶ interroge sur les temps de parcours à partir de Figeac pour Paris variant de 5 h 22 à 7 h 08 et des correspondances à Brive entre 5 min et près de 2 heures. Il estime que les temps d'attente des correspondances en gare de Brive se sont fortement dégradés.

M. Serge LAYBROS interroge la SNCF sur les possibilités qu'elle aurait de procéder à des modifications des horaires d'été, déjà arrêtés, en fonction des remarques effectuées. Il tient à rappeler, pour ce qui concerne la ligne Toulouse-Cahors-Paris, la durée exceptionnelle de mobilisation des élus et des représentants des usagers pour la suppression des arrêts de train dans les gares de Gourdon et de Souillac.

Mme la Préfète du Lot tient à préciser que la démarche telle que proposée par le Préfet de Région a été observée. Ainsi, dans l'attente du rapport final, des solutions ont été mises en œuvre, par exemple :

- rétablissement d'arrêts le dimanche,
- mise en place d'un bus à l'intention des élèves de Souillac et de Gourdon, en relation avec l'Education Nationale.

M. SCHIMMEL répond que la solution provisoire du bus n'est pas une avancée avec un temps de parcours plus long que le rail et avec moins de sécurité. Pour lui, ainsi que pour le maire de Gourdon, les trains doivent s'arrêter en gare le soir.

Mme LOISEAU demande le rétablissement du train de nuit Paris-Carmaux, le rétablissement du train direct de jour Paris-Rodez, et demande des aménagements horaires, avec les TER existants et les grandes lignes.

M. LAFON, intervient pour la ligne Aurillac-Bagnac, précise à nouveau que la gare d'Assier dessert 52 communes, qu'il existe un fort besoin de présence de personnel en gare, subsiste la question de l'accessibilité au public, et évoque le fret ferroviaire tant sur les bassins d'emploi de Bagnac que de Bretenoux.

M. RIVALS, répond aux diverses interrogations émises sur les modalités de mise en œuvre du calendrier annuel des horaires, il existe bien entendu des mesures d'adaptation, dans la mesure où elles sont compatibles avec les contraintes techniques existantes.

Sur la question de l'aménagement du territoire il précise que la SNCF a transporté 5 millions de voyageurs en 2007 sur le territoire régional et que 46 gares en Midi-Pyrénées sont desservies en direct. Il ajoute que la SNCF s'adapte comme tout transporteur à l'offre et à la demande. Sur le plan tarifaire, et en s'y prenant à l'avance, des tarifs préférentiels sont à la disposition des clients. 80 % de la clientèle bénéficie d'une réduction.

M. RIVALS rappelle que toute entreprise recherche l'équilibre économique et précise que, pour l'heure, il s'agit d'écouter toutes les réclamations et de recenser les propositions des uns et des autres.

M. SCHIMMEL intervient pour rappeler le moratoire sollicité dans l'attente des conclusions de la négociation.

Pour l'Association des Usagers, la réservation des billets sur internet à très bas prix, comme Figeac-Paris à 17 €, pose souvent des problèmes de disponibilité des billets, voire de connexion au site.

Mme DEVIERS intervient au nom du Président du Conseil Général du Lot, pour dire son total désaccord sur la politique suivie, indiquer son soutien aux manifestations intervenues depuis plusieurs mois et sur la ferme détermination de poursuivre les actions quelles que soient leurs formes.

Mme la Préfète appelle à la raison, précise que l'occupation des voies ferrées est un délit, aux conséquences pénale et civile personnelles et non collectives. Elle signale l'intérêt d'être constructif.

M. MALVY pense que le temps de la décision est venu et répète que la gare de Brive est un noeud ferroviaire majeur pour le territoire du Lot et de l'Aveyron, à partir de Brive et qu'il y a un besoin urgent de correspondances efficaces avec des trains reliant Paris en 4 heures.

La Région examine donc l'articulation des correspondances, trains régionaux – trains grandes lignes, pour la meilleure desserte possible et souligne, par ailleurs, que les horaires de train sont destinés à la fois à satisfaire les usages divers, les loisirs, les déplacements professionnels, au cas d'espèce, Rodez, Gramat ou Figeac, aux fins de ne pas pénaliser ces territoires.

Il ne peut donc y avoir, sur ces territoires, de dégradation du service de transport ferroviaire.

Aucune autre intervention n'étant souhaitée, Mme la Préfète remercie les participants et lève la séance à 12 h 30.



Marcelle PIERROT

Réunion Grandes Lignes SNCF

Mardi 22 avril 2008

RELEVÉ DE CONCLUSIONS

Participants : Cf. liste jointe

Le 22 avril 2008, Mme Danièle POLVÉ-MONTMASSON, préfète de Tarn et Garonne, a tenu à la préfecture une réunion de concertation en présence de M. Pascal BOLOT, secrétaire général aux affaires régionales et de M. Stéphane COURSIER, directeur régional de la SNCF.

I- Contexte

Le 26 février 2008, M. Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, a adressé une lettre de mission à M. Jean-François CARENCO, préfet de la région Midi-Pyrénées, l'invitant à mener une réflexion sur les conditions de desserte de la région Midi-Pyrénées par les services nationaux de la SNCF et à lui transmettre un rapport pour la fin avril 2008.

Le départ de M. le préfet de région a un peu perturbé le calendrier prévu.

En effet, le nouveau préfet de région, qui n'a pas pris ses fonctions à ce jour, tiendra le 21 mai prochain une réunion de synthèse avec les quatre préfets de département concernés par la desserte avant de transmettre son rapport.

Compte tenu des réunions précédentes qui ont déjà été organisées dans les départements voisins concernés par le projet de réorganisation de la SNCF, il est déjà acté que la position des associations d'usagers est **le rétablissement de la desserte telle qu'elle existait avant la mise en oeuvre du projet de réorganisation de la SNCF.**

Cette position qui est confirmée par les élus du département sera reprise dans le rapport de synthèse.

Cependant, dans l'hypothèse où le retour à la desserte telle qu'elle existait précédemment ne serait pas retenu par les services nationaux de la SNCF, l'objectif de cette réunion est de formuler des propositions concrètes qui permettraient d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers de la SNCF dans le Tarn et Garonne.

II- Pistes de réflexions

1- **Travailler sur l'offre promotionnelle touristique**

Il existe des offres d'hébergements touristiques sur des sites du département desservis par des voies ferroviaires.

En proposant des produits touristiques combinant le transport par la SNCF et l'hébergement et en organisant leur promotion, la fréquentation des usagers de la SNCF dans les gares concernées pourraient être améliorée.

Il est proposé que soit organisé un travail en collaboration entre la SNCF, les élus locaux et les acteurs du tourisme départemental tel que le comité départemental du tourisme pour mettre en place une offre promotionnelle touristique.

2- **Rétablir la ligne Paris-Carmaux-Paris**

L'association des usagers pour la promotion et le développement du rail en Midi-Pyrénées propose quatre scénari (Cf. document joint).

3- **Expliquer la suppression du départ de 6h21 de Figeac**

A compter du 6 juillet 2008 le train 871201 au départ de Figeac, départ 6h21, sera supprimé. Les associations d'usagers souhaitent des explications sur cette suppression et le maintien de ce train le dimanche.

4- **Prendre en compte le notion de « bassin de vie » et examiner le projet avec une approche interrégionale**

Les conséquences de la suppression des arrêts de train, notamment à la gare de Caussade, doivent être mesurées au regard du bassin de vie concerné qui s'étend bien au-delà de la commune de Caussade et même au-delà des limites administratives du département. Or, certaines zones de ce bassin de vie sont déjà fragilisées en terme de desserte routière et tendent à se désertifier.

L'analyse au regard des bassins de vie entraîne une prise en compte interrégionale des problématiques de la ligne PALITO.

5- **Nombreuses critiques et interrogations sur les moyens de substitution mis en place par la SNCF**

La mise place de bus de substitution est jugée totalement inappropriée par les usagers et en contradiction avec les priorités du Grenelle de l'Environnement.

6- **Réaliser une approche prospective de la fréquentation notamment au regard de la disparition progressive des énergies fossiles**

Dans un contexte où les énergies fossiles sont de plus en plus rares, chères et engendrent des nuisances environnementales, les automobilistes seront de plus en plus nombreux à se tourner vers les trains.

Par ailleurs, l'alternative du ferroutage encouragée par le Grenelle de l'Environnement serait susceptible d'intéresser des entreprises du département si son coût devenait compétitif.

III- Conclusion

Les propositions de cette réunion ainsi que celles émises dans le cadre des réunions organisées dans les autres départements seront synthétisées dans le rapport qui sera transmis par M. le préfet de Région à M. le Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Mme la préfète de Tarn et Garonne souhaite qu'une analyse complémentaire soit menée sur le profil type des usagers des lignes SNCF concernés par le projet de réorganisation.

La préfète,

**COMMISSION DEPARTEMENTALE
D'ORGANISATION ET DE MODERNISATION
DES SERVICES PUBLICS**

Réunion du mardi 22 avril 2008

Le mardi 22 avril 2008, M. Georges GEOFFRET, Préfet de l'Aveyron, a présidé une réunion de la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics.

Assistaient à la réunion en qualité de membres de la commission :

- M. Jean MILESI, Conseiller Général de Camarès, représentant le Président du Conseil Général
- M. Gérard DESCROZAILLE, Président de l'Association départementale des Maires ;
- M. Francis ISSANCHOU, Conseiller Général de Mur de Barrez ;
- Mme. Andréa GOUMONT, Conseillère Régionale ;
- M. Jean-Loup CANAL, Union départementale Consommation, Logement et Cadre de Vie
.../...
- M. Patrick PALISSON, représentant le Conseil départemental des Parents d'Elèves F.C.P.E. ;
- Mme Georgette GARRIC, Présidente de l'U.D.A.F.
- M. Pierre PANTANELLA, Président du Collectif aveyronnais de Défense et de Développement des Services Publics ;
- M. Jean-Pierre MATHEAU, Délégué aux relations territoriales de La Poste en Aveyron ;
- M. Jean-Michel TISCHIT, service du Courrier à La Poste ;
- M. Jean-Yves RIVALS, Directeur de lignes à la SNCF ;
- M. Jean-Michel LENCOU, Directeur adjoint S.N.C.F. Toulouse Lignes ;
- M. Albert SOUCHON, Trésorier Payeur Général ;
- M. le Chef d'escadron THIERCY, représentant le Commandant du groupement de Gendarmerie

de l'Aveyron ;

➤ M. Olivier JALBERT, Directeur A.N.P.E. Ouest Aveyron ;

➤ M. Gérard GUYADER, Directeur départemental adjoint de l'Équipement ;

Etaient également présents :

➤ M. Antoine PICHON, Secrétaire Général de la Préfecture ;

➤ M. Alain FAUDON, Sous-Préfet de Villefranche de Rouergue ;

➤ Mme. Béatrice FADDI, Directrice des Services du Cabinet ;

➤ M. Daniel DRUILHET, Président de la Chambre de Métiers de l'Aveyron ;

➤ M. Jean MEYNIEL, Chambre de commerce et d'industrie de Rodez, Villefranche-de-Rouergue et Espalion ;

➤ M. Gaby QUINTARD, Chambre d'Agriculture de l'Aveyron ;

➤ M. Serge ROQUES, Maire de Villefranche de Rouergue ;

➤ Mme. Marie-Claude CARLIN, Maire adjointe de Rodez ;

➤ M. Maurice BARTHELEMY, Maire adjoint de Rodez ;

➤ Mme. Catherine BALARD, Maire adjointe de Millau ;

➤ M. Bertrand CAVALERIE, Assistant parlementaire de Mme. Marie-Lou MARCEL, Député de l'Aveyron

➤ Mme. Marilyne COMBES, représentant M. le Directeur Régional de l'Équipement ;

➤ M. Jean PRATS, Service des Transports au Conseil Général de l'Aveyron ;

➤ M. Louis DUPONT, représentant l'Union Départementale CFTC ;

➤ Mme. Martine LOISEAU, Présidente de l'Association des Usagers pour le Développement du Rail en Midi-Pyrénées ;

➤ M. Gérard MEYNENG, Association des Usagers pour le Développement du Rail en Midi-Pyrénées ;

Etaient excusés :

- M. Jean PUECH, Sénateur de l'Aveyron ;
- M. Jean-Claude LUCHE, président du Conseil Général sera représenté par M. Jean MILESI, Conseiller Général de Camarès
- M. Jean PUECH, Sénateur de l'Aveyron ;
- M. Bernard SEILLIER, Sénateur de l'Aveyron
- M. Yves CENSI, Député
- M. le Sous-Préfet de Millau
- M. Jean-Louis CHAUZY, Président du Conseil Economique et Social de Midi-Pyrénées
- M. Michel TOURNIER, Président de l'Interconsulaire
- M. Laurent POQUET, Directeur Départemental des Affaires Sanitaires et Sociales
- M. Jean-Claude ANGLARS, Président de la communauté de communes d'Estaing, maire de Sebrazac
- M. Claude LEGRAND, Inspecteur d'Académie
- Mme. Isabelle BAGNOL, Secrétaire Générale de l'I.A.
- Mme. Sophie SABATHIER, France-Télécom
- M. QUATTROPANI, Directeur territorial E.R.D.F. - G.R.D.F.
- M. Raymond MOLINA
- M. André CROCHERIE, Directeur régional de l'Equipement
- Mme. Jacqueline CROS, Présidente de l'A.D.M.R.
- M. Christian TEYSSÉDRE, maire de Rodez

- M. François PROJETTI, Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt ;
- M. Albert BESSIERES, Union départementale C.G.T.
- M. Jean- Louis GRIMAL, Maire de Curan

➤ Mme. Bernadette AZEMAR, Maire de Coubisou

Le PREFET remercie les personnes présentes et excuse M. CARENCO, ancien Préfet de Région, nommé Directeur de Cabinet de M. BORLOO.

Il rappelle que M. BORLOO avait chargé M. CARENCO d'une mission sur les problèmes de la S.N.C.F. dans la région Nord-Est Midi-Pyrénées, compte tenu de l'enclavement des départements concernés et la difficulté d'y maintenir un certain nombre de services publics.

Il accueille bien volontiers la presse à cette réunion.

Il communique la liste des personnes excusées, en précisant que M. CHAUZY, Président du Conseil Economique et Social de Midi-Pyrénées a évoqué avec lui les problèmes du fret et que Mme. COMBES représentera M. CROCHERIE, Directeur de la D.R.E. pour faire la synthèse de la réflexion.

Il remercie M. DESCROZAILLE pour sa participation à tous les travaux et notamment le Comité de suivi de la ligne Paris-Rodez. Ce comité de suivi a permis l'établissement du dialogue et la prise en compte par la S.N.C.F. des difficultés rencontrées par les voyageurs.

Il est toujours important d'évoquer les problèmes et d'éventuellement mettre en place des initiatives locales, les usagers se plaignant souvent de manquer d'informations.

La C.D.O.M.S.P. se réunit régulièrement pour évoquer tous les problèmes et tenter d'y apporter des solutions.

Lors de la dernière C.D.O.M.S.P., un certain nombre de courriers avaient été cités, notamment celui adressé au Maire de Villefranche de Rouergue par M. Claude GUEAN qui donnait mission au préfet d'organiser la concertation au sujet de la desserte Paris-Carmaux sur la base de l'article 106 de la loi sur le devenir des territoires ruraux. Cette concertation n'a pu finalement être engagée.

M.RIVALS explique que la S.N.C.F. est actuellement dans des réunions d'écoute. Il évoque alors les sujets concernant la présente réunion :

- 1) à la suite de la suppression de la liaison directe entre Rodez et Paris, les engagements pris par la S.N.C.F. ont été tenus.

Il n'a pas été observé de perte de voyageurs sur le trajet Rodez- Paris ni de jour ni de nuit.

Quelques fluctuations ont été constatées, dues aux travaux sur la ligne ou aux mouvements sociaux.

L'engagement de mettre en place un tarif préférentiel s'est traduit par une augmentation de 35% de l'utilisation de ce tarif, et concerne 15% des voyages.

- 2) La suppression du train de nuit Paris-Carmaux a supprimé la desserte pour Villefranche de Rouergue et Najac et impacté la desserte de nuit Rodez-Millau.

Il ne faut pas avoir d'inquiétude pour la liaison de nuit Paris-Rodez.

Mme.LOISEAU signale qu'il s'agit de la 4^{ème} réunion sur la mission CARENCO à

laquelle elle assiste.

Des dysfonctionnements ont été constatés en matière de transports de substitution en décembre, mars et avril.

Elle a appris la semaine dernière que le train de 6h21 assurant la liaison entre Figeac et Toulouse serait supprimé à compter du 1^{er} juillet 2008, ce qui entraînera, pour les voyageurs, une attente de 2H30 à Figeac.

Le maintien de la liaison directe de nuit entre Paris et Carmaux est toujours demandé.

Le 14 février dernier, elle a rencontré, avec M. ROQUES, un représentant du Ministre de l'Environnement auquel ils ont indiqué qu'ils n'admettaient pas la non continuité du territoire, les habitants de Midi-Pyrénées étant des contribuables comme les autres.

Elle rappelle que les dysfonctionnements de la S.N.C.F. ont été relevés par la Cour des Comptes, et demande la tenue d'une réunion globale à Toulouse avec les élus, les usagers, la S.N.C.F. et les Chambres Consulaires.

M. MEYNENG indique que, lors de la réunion de Figeac, il a été demandé aux usagers de présenter des propositions.

Les résultats de la réflexion portant sur les objectifs, les enjeux, et les besoins font l'objet d'un document joint au présent compte rendu.

Pour le PREFET, il y a une certaine confusion entre les responsabilités de l'Etat qui a en charge les grandes lignes et la Région, responsable des T.E.R.

Aujourd'hui, la réunion porte sur le périmètre de la mission CARENCO, à savoir les grandes lignes.

M. MEYNENG fait observer que la liaison directe Paris-Rodez était une grande ligne mais que la région a pris en compte le trajet Rodez-Brive.

M. PANTANELLA revient sur le comité de suivi en indiquant qu'il est la preuve qu'une concertation peut fonctionner, même s'il juge préférable que cette concertation ait lieu en amont des décisions.

Il maintient la nécessité d'un horaire de nuit, les week-ends sur Villefranche de Rouergue et signale qu'il attend toujours les comptages promis.

Il estime qu'assurer des liaisons Millau-Rodez-Paris et Carmaux-Villefranche de Rouergue-Paris serait une véritable prise en compte de l'aménagement du territoire.

M. DESCROZAILLE rappelle qu'il a toujours soutenu que la suppression de la liaison directe entre Rodez et Paris n'était pas un problème si elle n'entraînait pas, pour les usagers, des nuisances insupportables ; Il n'a pas été entendu sur sa demande, plusieurs fois réitérée, d'un cahier des charges fixant les conditions de l'assistance aux personnes à mobilité réduite.

Il demande des engagements précis de la S.N.C.F. à ce sujet.

Il pense que, de façon générale, la notion d'efficacité n'est pas la même pour les usagers et la S.N.C.F. : pour les usagers, c'est le service aux voyageurs qui prime, pour la S.N.C.F., c'est l'efficacité interne du service. Il souhaiterait que soit pris en compte le souci de l'efficacité du service rendu à l'utilisateur.

M. MEYNIEL indique que, la semaine dernière, il est allé à Paris par le train. Si à l'aller, le changement à Brive s'est bien effectué quai à quai, ce ne fut pas le cas au retour. Beaucoup de personnes âgées ou accompagnées d'enfants et de bagages ont eu des difficultés à utiliser le souterrain pour finir par monter dans un autorail vétuste. Il fait remarquer que le trajet dure, à l'heure actuelle, 20 minutes de plus qu'il y a 20 ans.

Mme. GARRIC appuie ces propos, en signalant que le changement quai à quai à Brive ne se fait à peu près que sur l'ancienne liaison directe.

Les vieux autorails sont insupportables pour des voyageurs qui utilisent leur temps de trajet pour travailler et pour qui le confort est nécessaire.

Elle signale, de plus, les difficultés rencontrées pour laisser sa voiture à la gare de Rodez, l'aménagement du parcotrain n'ayant pas été réalisé lors des travaux de réaménagement de la gare.

Pour ce qui est du train de nuit, le confort des couchettes est parfois très sommaire.

Elle reconnaît une amélioration du confort sur la liaison vers Toulouse.

M. BARTHELEMY signale qu'il se dit que le temps de trajet entre Rodez et Paris est le même qu'au début du siècle dernier, le trajet étant désormais plus rapide par la route.

Maintenir le nombre de passagers est bien, mais il serait mieux de l'augmenter.

Si les matériels ont, dans l'ensemble, fait des progrès, demeure le problème de l'état des lignes, qui relève de Réseau Ferré de France.

Mme. GOUMONT rappelle l'effort de la région Midi-Pyrénées en matière de restauration des réseaux.

Elle constate, elle aussi, les problèmes de durée de trajet et d'inconfort.

La mise en place du cadencement a entraîné un doublement du nombre de passagers sur les T.E.R. de la région.

Ne pas développer les transports en commun aura pour conséquence une désertification du territoire non seulement en ce qui concerne les habitants mais aussi les entreprises.

Il ne faut pas que la S.N.C.F. se désengage, le développement des transports en commun correspondant aux orientations du Grenelle de l'Environnement ; ceci est également valable pour le fret.

M. CANAL regrette l'isolement des différentes régions qui sont dans l'incapacité, en cas de problème de se prêter mutuellement du matériel.

M. ROQUES estime que la ligne de l'ouest aveyronnais est fondamentale en matière d'aménagement du territoire, territoire qui est 2^{ème} sur 8 des bassins les plus enclavés de France d'après une étude DATAR.

Dans ce secteur, où les routes sont étroites et qui n'est pas desservi par l'avion, supprimer le train de nuit, c'est revenir au 19^{ème} siècle.

Certaines régions bénéficient de tous les équipements nécessaires, d'autres n'en ont aucun.

Il existe également un problème tarifaire : il est anormal qu'un voyage Paris-Rome soit moins cher que Paris-Najac.

Les impôts des aveyronnais servent à financer de grandes infrastructures dont ils ne bénéficient pas, la « discrimination positive » prônée par le Président de la République devrait jouer en faveur des aveyronnais.

Si un effort tarifaire était consenti, les voyageurs ,reviendraient sur ces lignes. Pourquoi ne pas tenter une expérience en ce sens pendant 1 ou 2 ans ?

Pour ce qui concerne le fret, tout équipement a disparu sur cette ligne. Il ne restait que la gare de marchandise de Villefranche qui a brûlé. Il souhaiterait savoir ce que la S.N.C.F. compte faire à ce sujet.

Mme. CARLIN fait remarquer qu'il y a, en matière de développement durable une distorsion entre les paroles et les actes.

La S.N.C.F. ne s'engage pas dans la voie du développement durable.

Compte tenu de l'évolution du prix des carburants, les gens seront bientôt obligés de prendre le train alors que la S.N.C.F. n'est pas en mesure d'assurer.

La S.N.C.F. parle de clients et non d'usagers, ce qui est symptomatique.

Il n'est pas nécessaire de faire de gros projets sur le train, il suffit de retrouver les valeurs du service public. Il en va de même pour le fret.

Pour le PREFET, il existe un paradoxe dans les propos entendus : il est beaucoup demandé à la S.N.C.F., tout en soulignant tout ce qui ne fonctionne pas. A trop critiquer, on risque de détourner les voyageurs du train.

Si on veut un service, il faut l'utiliser quand il existe.

La S.N.C.F. a vu diminuer le nombre de ses passagers, elle a donc du s'adapter.

Pour sauver nos transports ferroviaires, il sera intéressant de monter une campagne sur un thème qui pourrait être « allons tous prendre le train », en expliquant aux voyageurs qu'ils feront des économies tout en étant respectueux de l'environnement.

Si on constate un afflux des usagers, la S.N.C.F. sera bien obligée de répondre aux attentes.

Il demande à ce sujet l'avis du Conseil Général.

M. MILESI craint qu'une campagne publicitaire ne soit pas suffisante.

Il faut essayer de trouver un équilibre entre les besoins des usagers et la réponse à apporter.

Il se félicite du bon fonctionnement de la commission, ; mais estime la marge de manœuvre que donne ce dialogue limitée car elle se heurte aux grandes politiques gouvernementales (voir ce qui s'est passé avec la carte judiciaire où le dialogue n'a pas été possible).

Se pose la question que doit conserver un service public pour que les usagers en bénéficient.

Sans pouvoir s'engager au nom du département, il se déclare d'accord pour que soit faite la promotion du train.

Il faut également que la S.N.C.F. y mette du sien en matière de qualité du matériel, fiabilité des horaires, information des usagers.

La conception du service public est en train de se dégrader.

Le PREFET fait remarquer que, pour la S.N.C.F., la clé est le nombre d'usagers, comme cela a été le cas pour l'A.D.S.L. qui s'est mise en place lorsqu'il y a eu une grosse demande.

Il faut enclencher un processus, le tout étant de savoir qui va commencer.

La liaison vers Paris est importante pour les 3 grands bassins de vie de l'Aveyron, Rodez, Millau et Villefranche de Rouergue.

Il passe la parole à la S.N.C.F. pour obtenir une réponse sur la « dégradation de la qualité du service ».

M. RIVALS reconnaît qu'il est évident que la situation est plus favorable aux grandes métropoles.

Pour ce qui est des dysfonctionnements, il lui paraît nécessaire de moduler la nostalgie du passé.

Des efforts ont été faits pour améliorer la qualité du service, notamment en matière d'information.

Un certain nombre de problèmes évoqués sont liés aux travaux liés à l'amélioration des infrastructures dont la vétusté influe justement sur les temps de trajet.

Supprimer des arrêts entre Paris et Brive serait difficilement compréhensible pour les populations concernées.

Dans la lettre de mission au Préfet de Région, la complémentarité des niveaux nationaux et régionaux était évoquée.

En ce qui concerne les tarifs, l'ensemble des lignes « Corail » bénéficie des mêmes systèmes que le réseau T.G.V..

En octobre 2007, les prix d'appel sur les trains « Corail » sont passés de 20 à 17€.

Des campagnes spécifiques ont été lancées pour les rames « TEOZ » et « LUNEA ».

La S.N.C.F. est régie par un cahier des charges qui lui confie des missions de service public. La preuve en est le maintien de certaines lignes déficitaires.

Une campagne de promotion pour l'Aveyron a été faite sur le site internet de la S.N.C.F.

M. LENCOU évoque la problématique des transports de substitution qui a donné quelques soucis en fin d'année dernière à cause des travaux sur la voie. Toutes les remontées ont été traitées et , dernièrement une intervention a été effectuée auprès d'une société de bus et le problème a été résolu.

Beaucoup de travaux sont à venir dans les années qui viennent, qui nécessiteront la mise en place de transports de substitution.

Pour le Préfet, l'information arrive parfois trop tardivement. Il faut veiller à faire passer le message des modifications dues aux travaux entre 1 mois et 15j avant ceux-ci.

M. LENCOU reconnaît qu'il faut encore progresser sur ce sujet.

M. MEYNENG rappelle que les associations d'usagers incitent ces mêmes usagers à prendre le train.

Il signale que la S.N.C.F., elle aussi, mélange les T.E.R. et les Grandes Lignes dans les données qu'elle fournit.

En ce qui concerne les tarifs attractifs, il regrette qu'ils soient très difficiles à obtenir et qu'il n'en existe que 17 par trajet.

Il reconnaît que, pour le réseau, la Région fait un effort considérable.

Il signale qu'à Brive, le changement quai à quai fonctionne bien en direction de Paris, mais est très peu respecté au retour.

L'absence d'un train de nuit à Villefranche est un frein à l'installation des entreprises.

Le train ne circule que quelques minutes à 200km/h sur le tronçon prévu à cet effet ; d'après lui ceci est dû à des problèmes de réseau électrique et au souci de la S.N.C.F. d'épargner le matériel.

Mme GOUMONT rappelle que le réseau n'est pas de la compétence de la Région, mais qu'il existe une volonté politique de s'inscrire dans le développement durable.

Si la Région ne s'était pas substituée à Réseau Ferré de France, les trains ne circuleraient plus dans 10 ans.

Les gens veulent bien prendre le train à condition de circuler dans de bonnes conditions.

Réseau Ferré de France doit prendre ses responsabilités.

Pour Mme. GARRIC, l'important est d'avoir des lignes sans ruptures.

Elle regrette que très peu de places soient réservées aux tarifs attractifs et que la réservation soit faite en priorité par le biais d'internet, ce qui exclut les personnes âgées et celles en difficulté. Le manque de clarté des tarifs entraîne pour le voyageur l'imprécision sur la somme qu'il aura à payer.

Il n'est pas normal que, dans une gare comme Rodez, il n'y ait pas de renseignements téléphoniques, le répondeur vocal ne convenant pas aux personnes fragilisées qui ont peur de prendre le train par manque d'information.

M. PANTANELLA déplore le recul des services offerts aux voyageurs en Aveyron et estime nécessaire une promotion tant sur les tarifs que le tourisme.

M. DESCROZAILLE rappelle sa demande d'engagement de la S.N.C.F. sur le cas des personnes à mobilité réduite.

M. RIVALS précise que la S.N.C.F. serait d'accord pour une idée de campagne de promotion conjointe et recherchera des acteurs pour y travailler.

Pour répondre à M. DESCROZAILLE, il estime difficile de mettre en œuvre une procédure ne concernant qu'une gare, même s'il accepte de solliciter à nouveau le cabinet du président de la S.N.C.F..

M. DESCROZAILLE rappelle que, si cette mesure ne concerne que la gare de Brive, c'est du fait de la suppression du train direct et qu'il ne s'agit que d'une mesure compensatoire.

M. CAVALERIE précise que, s'il intervient aujourd'hui au nom de Mme. Marie-Lou Marcel, il se sent néanmoins personnellement concerné en sa qualité de conseiller général de Capdenac.

A son avis, la suppression par la S.N.C.F., au 1^{er} décembre dernier, de la méthode du fret isolé, risque, à terme, d'avoir des conséquences pour les entreprises.

Il a l'impression que la S.N.C.F. a abandonné le quart Nord Ouest de la région Midi-Pyrénées.

Il rappelle que la Région a consacré 500 millions d'euros pour la rénovation des voies alors que ce n'est pas de sa compétence.

Le PREFET souligne, qu'en ce qui concerne le fret, le potentiel avait été évalué.

La demande augmente, notamment en ce qui concerne la R.A.G.T. qui a obtenu de nouveaux marchés avec la Russie et l'Ukraine et a du mal à obtenir l'augmentation de la desserte qui lui serait nécessaire.

Malgré la demande en augmentation, l'Aveyron n'a pas la taille nécessaire pour monter un opérateur régional.

Si le transport par rail est plus économique que par route compte tenu du prix actuel des carburants, il ne faut pas oublier qu'il est en adéquation avec les conclusions du « Grenelle de l'Environnement ».

Il demande à la S.N.C.F. de mieux répondre aux demandes des entreprises.

M. DESCROZAILLE insiste sur ce sujet, en signalant que la R.A.G.T. a besoin d'une réponse très rapide. Sinon, ce sont plusieurs centaines de camions par an qui vont circuler sur les routes aveyronnaises.

M. PICHON fait remarquer que la demande de M. DESCROZAILLES n'entraînerait qu'une petite dérogation qui, à son avis, peut être traitée au niveau local.

Il estime important qu'une information soit donnée à temps lorsque des travaux sur les voies sont programmés.

Le PREFET , en conclusion de la partie transports, estime qu'il ne faut pas systématiquement exclure la desserte de l'Aveyron par T.G.V., même si cela ne doit pas concerner un avenir proche ; pendant longtemps, les Aveyronnais n'ont pas pensé avoir une autoroute dans le département.

COMMUNIQUE DE PRESSE DE LA PREFECTURE DU LOT



PREFECTURE DU LOT

Nombre de pages (celle-ci incluse) : 2

Cahors, le 4 mars 2008

LA PRÉFÈTE DU LOT COMMUNIQUE

Des avancées sur le dossier des gares de Gourdon et de Souillac

Le 4 mars 2008, le **Préfet de Région Midi-Pyrénées, Jean-François Carencio**, a entamé la concertation qu'il conduit sur la desserte ferroviaire en Midi-Pyrénées par le dossier des gares de Gourdon et Souillac, par une rencontre avec les parlementaires, des conseillers régionaux et généraux, des maires, des représentants des organismes consulaires, des organisations syndicales du Lot, des associations d'usagers et des délégués de l'association «tous ensemble pour les gares» et de l'association «La Défense de la gare d'Assier et promotion du rail ». **Cette réunion a eu lieu en présence du Directeur Régional de la SNCF.**

Après lecture de la lettre de mission du Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, il a fait connaître son souhait de se rendre dans les préfectures ou sous-préfectures concernées par cette question, avec pour objectif de fournir son rapport pour la fin avril 2008 à M. Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables qui lui a confié un mandat à cet effet.

S'agissant de la desserte des gares de Gourdon et Souillac, le Préfet de Région a d'ores et déjà fait connaître quelques mesures pour l'amélioration de la desserte et l'accueil du public, mesures décidées avec la SNCF et de nature à démontrer la volonté forte de travail en commun :

- L'ouverture des guichets à la gare de Gourdon du lundi au vendredi jusqu'à 19h30 ;
- L'installation d'une borne libre-service pour retirer les billets à Gourdon;
- Dans le sens Toulouse Paris, le rétablissement de l'arrêt du train 3652 le dimanche après-midi à Gourdon et à Souillac ;
- Dans le sens Toulouse Paris, le samedi soir, le TER n° 871 626 pourrait être avancé de 25 minutes pour faciliter la correspondance à Brive pour Paris. Cette mesure sera appliquée très vite si la Région en est d'accord ;
- Dans le sens Paris Toulouse, prolongation de la desserte Brive Souillac par autocar jusqu'à Cahors du lundi au jeudi en fin d'après-midi ;
- Dans le sens Paris Toulouse, création d'un train régional à 17h20 à Brive vers Toulouse, le dimanche après-midi. cette mesure sera appliquée très vite si la Région, non sollicitée financièrement, en est d'accord ;
- Par ailleurs il a été confirmé la mise en place du dispositif « ACCES + » service gratuit avec réservation de 48 heures, pour les personnes à mobilité réduite- pour les gares de Gourdon et Souillac ;

Ces avancées immédiates permettent une amélioration non négligeable de la desserte mais ne seraient constituer le corps des mesures qui seront proposées en fin de concertation.

Le Préfet de Région a souligné qu'il avait pleinement conscience de l'importance du problème pour les populations des territoires concernés.

Il a fait valoir face à une demande répétée de moratoire, que celui-ci ne pouvait être décidé sur un axe sans prendre en compte l'ensemble de la desserte des territoires pour lesquels il a reçu une mission du Ministre d'Etat, Ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables

Contact presse : Madame Françoise Soulat,
chargée de communication de la Préfecture du Lot
Tel : 05 65 23 10 59
(standard 05 65 12 10 00)

LETTRE DU PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL



Le Président
Martin MALVY
Ancien Ministre

Toulouse, le 25 AVR. 2008

23
SGAR

Monsieur le Préfet de Région
Préfecture de la Région Midi-Pyrénées
1, place Saint Etienne
31038 TOULOUSE CEDEX 9



Monsieur le Préfet de Région,

Le Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable vous a récemment confié une mission de médiation pour l'amélioration des dessertes SNCF dans les départements du Tam, de l'Aveyron et du Lot.

En effet, depuis décembre 2007, la SNCF a modifié la politique de dessertes de certains trains Grandes Lignes dans ces départements. Cette refonte s'est notamment traduite par la suppression d'arrêts en gares de Souillac, Gourdon, Montauban et Caussade.

Le 4 mars dernier à Gourdon, il a été décidé une série de mesures permettant de compenser partiellement la diminution du service offert par l'activité Grandes Lignes sur cet axe. En particulier, certaines circulations TER ont été adaptées pour atténuer l'impact de cette modification de l'offre SNCF.

Compte tenu de cette décision, j'ai souhaité vous rappeler que le dispositif contractuel qui lie la Région et la SNCF stipule qu'une recomposition des dessertes Grandes Lignes ne doit pas entraîner d'effets négatifs sur le compte TER.

Dans ce contexte, la Région n'a pas à financer d'éventuels surcoûts générés par des adaptations des dessertes TER (ferroviaires et routières) dans le cadre de la mission qui vous a été confiée. Comme vous le savez, la Région subventionne la SNCF pour les dessertes nouvelles votées par son Assemblée délibérante.

Par ailleurs, il ne faudrait pas que ces modifications des grilles horaires TER entraînent une baisse de la pertinence du transport régional pour l'ensemble des usagers réguliers de ces trains.

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet de Région, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Martin MALVY

LISTE DES CPARTICIPANTS A LA REUNION DU 21 MAI 2008 EN PREFECTURE DE REGION

M Pascal Bolot, Secrétaire Général aux Affaires Régionales représentant M le Préfet de la région Midi-Pyrénées,

M Martin Malvy, président de la Région Midi-Pyrénées,

M André Crocherie, Directeur Régional de l'Equipement,

M François Philizot, préfet du Tarn,

M Georges Geoffert, préfet de l'Aveyron,

Mme Danièle Polve-Montrasson, préfète du Tarn et Garonne,

Mme Marcelle Pierrot, préfète du Lot,

M Charles Marziani, vice-président du Conseil Régional, chargé des transports,

Mme Danielle Deviens, vice-présidente du Conseil Général du Lot,

Mme Marie Odile Delcamp, maire de Gourdon et conseillère régionale,

M Bertrand Cavalerie, assistant parlementaire de Mme Marie-Lou Marcel, députée de l'Aveyron,

M Jean Descrozaille, président de l'association des maires de l'Aveyron,

M Pierre Pantanella, président du collectif aveyronnais de défense et de développement des services publics,

Mme Martine Loiseau, présidente de l'association des usagers pour la promotion et le développement du rail en Midi-Pyrénées,

M Jacques Viguié, association « tous ensemble pour les gares »,

M Bernard Linon, adjoint au maire de Caussade,

Mme Sophie Giraud, responsable du secrétariat général, communauté d'agglomération de Montauban et des Trois Rivières,

M Pierre-Antoine Lévi, premier adjoint au maire de Montauban, communauté d'agglomération de Montauban et des Trois Rivières,

M Jean-Claude Delcassé, Conseil Général du Tarn et Garonne, direction du développement local,

M Francis Escande, président UFC Que Choisir du Tarn,

M Jean-Luc Bousquet, GGST Montauban,

M Dominique Espinasse, Comité d'entreprise Cheminots,

M Stéphane Auzolles, association des usagers pour la promotion et le développement du rail en Midi-Pyrénées,

M Jacques Montal, Mairie d'Assier, association de défense de la gare d'Assier et pour la promotion du rail,

M Christophe Schimmel, association de défense de la gare d'Assier et pour la promotion du rail,

M Serge Roques, maire de Villefranche de Rouergue,
M Biscontini Francis, Vice Président CC QRGM,
Mme Sabine Martin, Pays Midi-Quercy,
M Gérard Meyneng, association des usagers pour la promotion et le développement du rail en Midi-Pyrénées,
Mme Georgette Garric, Union Départemental des Associations Familiales de l'Aveyron,
M Sider Merzouk, président de l'association « tous ensemble pour les gares »,
M Bernard Dehan, maire de Cazoules (Dordogne) et vice président de l'association « tous ensemble pour les gares »
M Raymond Rebellac, maire de Najac,
Mme Marie Cécile Albignat, assistante parlementaire de Dominique Orliac, députée du Lot,
M Jean-Claude Laval, maire de Souillac,
M Alain Berthoumieu, TARSLY-FNAUT Midi-Pyrénées
M Jacques Vaisson, TARSLY-FNAUT Alby,
M Christophe Ramond, assistant de Jacques Valax, député du Tarn,
M Bruno Lapeyrie, Directeur des Infrastructures et des Transports, Région Midi-Pyrénées
M Stéphane Molinier, Directeur Général des Services adjoint, Région Midi-Pyrénées
M Jean Alaux, maire de Laguépie,
M Stéphane Coursier, Directeur Régional de la SNCF
M JeanYves Rivals, Directeur des lignes TEOZ, direction régionale de la SNCF,
M Lionel Grand, Directeur du développement, direction régionale de la SNCF,
Mme Sylvie Paillard, Direction Régionale de l'Equipement,
Mme Marilyne Combes, Direction Régionale de l'Equipement,
Mme Soumaya ALAMI, Direction Régionale de l'Equipement.