



# FORMATION EN VUE DES

## ETATS GÉNÉRAUX DU

## RAIL & DE L'INTERMODALITÉ

Le 23 avril 2016 à Béziers, Maison de la Vie Associative - Formation gratuite (voyage à votre charge, repas tiré du sac), sur inscription (limité à 25 places) contacter [fne.languedocroussillon@gmail.com](mailto:fne.languedocroussillon@gmail.com)

Intervenant principal : Eric Boisseau

### I. INTRODUCTION

#### 1. CONTEXTE

Les désaccords « programmatiques » persistants entre « Nouveau Monde » et la liste PS/PRG/Citoyen entre les deux tours des élections régionales de décembre 2015 sur des projets ne faisant pas consensus, en particulier sur les Gares TGV et les LGV ont conduit les deux listes à décider de mettre en œuvre **sur une période de 6 mois des "États généraux du rail et de l'intermodalité"**. Ceux-ci devraient démarrer en **avril 2016**.

Au niveau régional, la **construction des deux LGV Bordeaux – Toulouse/Pau et Montpellier – Perpignan, accompagnée de la construction de six gares TGV mobiliserait 14 milliards d'euros**, alors même que la Région n'a de compétence que pour les déplacements régionaux, ferroviaires en particulier.

Au niveau national, la volonté de nombreux territoires de posséder leur LGV et leur gare TGV est percutée par la **concurrence croissante** des compagnies aériennes Low Cost, du covoiturage, incarné médiatiquement par Blablacar, par le surgissement d'une concurrence « débridée » des autocaristes permise par la loi « Macron » mais aussi par les conclusions du rapport de la Cour de Comptes indiquant que le système (le réseau LGV) avait été porté au delà de sa pertinence

Par ailleurs, **l'Etat se désengage des TET** (Trains d'Equilibre du Territoire), c'est à dire des trains « Grandes Lignes » de voyageurs tels Cévenol, Aubrac ... et veut transférer leur gestion et leurs déficits aux régions.

Enfin, ces **régions voient leurs ressources financières se réduire et doivent donc effectuer des arbitrages** plus difficiles entre différents projets.

#### 2. ENJEUX

Ces "États généraux du rail et de l'intermodalité" doivent **décider si le conseil régional LRMP donne la priorité, en termes de choix d'investissement,**

- **soit à la Très grande vitesse** (LGV Bordeaux - Toulouse et Montpellier - Perpignan), accompagnée de la construction de quatre gares TGV en LR (Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne) et de deux en MP (Montauban et Agen)
- **soit au report modal, voyageurs et fret** avec :
  - **pour les voyageurs** : modernisation et/ou réouverture, d'une part, des lignes ferroviaires situées au sein des bassins de vie pour répondre aux besoins de déplacement quotidiens/réguliers de leurs habitants, d'autre part, des lignes Intercités/TET, telles que le Cévenol, l'Aubrac, la Transversale Sud, lignes relevant de la nécessaire irrigation territoriale et recelant des potentiels importants de modernisation
  - **pour le fret** : construire une 2<sup>e</sup> ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan pour constituer un axe ferroviaire fret performant, constitué d'un doublet de ligne, entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord

### 3. OBJECTIFS DE LA FORMATION

1. **Apporter les informations nécessaires à l'élaboration d'un argumentaire personnalisé pour que chaque participant à la formation puisse ensuite transmettre et intervenir en connaissance de cause dans les EGRI**
2. **Contribuer à un arbitrage en faveur et/ou en défaveur des lignes (deux : GPSO et LNMP) et gares nouvelles (six), lignes pouvant ou non accepter la circulation de trains autres que des TGV.**
3. **Elaborer l'esquisse de la partie « investissement » du futur schéma régional ferroviaire en lien avec l'offre de service selon les principes du remaillage spatial (lignes à rouvrir, à moderniser, à construire, les gares et pole de correspondances à à moderniser, à construire) et temporel (fréquence et cadence, amplitude journalière, politique d'arrêt)**
4. **Saisir l'occasion pour constituer un début de réseau de personnes capables d'aborder les questions de transport et d'aider FNE à élaborer sa doctrine dans ce domaine**

## II. DÉROULÉ DE LA FORMATION

Cette formation se déroulera au cours d'une journée divisée en 4 modules de 90 minutes assortis d'échanges.

### MODULE 1 : PRENDRE CONNAISSANCE DU RÉSEAU FERROVIAIRE LR ET MP

- Sous l'angle infrastructures/caractéristiques techniques
  - Le réseau des années 70 encore ouvert aux voyageurs :
  - Les années 2010 ;
    - encore ouvert aux voyageurs
    - encore ouvert au fret
    - fermé à toute circulation
- Sous l'angle offre de service
  - Réseau « Grandes Lignes » voyageurs (Intercité et TGV) et fret
  - Réseau capillaire : voyageurs TER et OFP Fret (opérateur ferroviaire proximité)
- Sous l'angle des fragilités
  - Ligne classique Montpellier – Narbonne - Perpignan

### MODULE 2 : PRENDRE CONNAISSANCE DES TENDANCES DU MARCHÉ VOYAGEURS ET FRET

Il y a un écart grandissant entre la réalité du marché, son évolution et la représentation des élus décideurs.

- Voyageurs GL et les nouvelles concurrences (covoiturage, autocar, aérien, ...)
- Voyageurs dans les bassins de vie (déplacements quotidiens, réguliers de proximité ...) vu sous l'angle des besoins (in)satisfaits (fréquences, cadences, amplitude journalière, tarification ...)
- Fret longue distance ; enjeux de LNMP
- Fret courte distance :
  - enjeux du capillaire et de sa sauvegarde
  - le cas de Régiorail, OFP (opérateur ferroviaire de proximité) du LR

## MODULE 3 : LES OUVERTURES ET LES FERMETURES PROJETÉES/RÉALISÉES DE LIGNES

- Fermetures :
  - Eventuelles : l'Aubrac, le Cévenol, le Train jaune ...
  - Réalisées récemment : Alès – Bessèges, Luchon – Montrejeau
- Ouvertures :
  - GL : LNMP et GPSO dont les gares « TGV »
  - TER : il s'agit de réouvertures (Auch – Agen, Alès – Bessèges, Montpellier – Pézenas – Béziers, Rive Droite du Rhône ...)

## MODULE 4 : ELABORATION PARTICIPATIVE DU POSITIONNEMENT FNE LR CONCERNANT LE FUTUR SCHÉMA RÉGIONAL FERROVIAIRE

- Choix des critères de hiérarchisation
- Hiérarchisation des projets