

**ASPIC (Gard) adhérente à la FNAUT**

**ASSECO CFDT LR**

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

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

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

### **Contribution 3 aux EGRI**

#### **TET**

A envisager dans une logique de remailage des dessertes, ce qui pose le problème de la multiplicité des maîtres d'ouvrages des connexions interurbaines qui provoque des incohérences : créer un lieu de concertation permettant de trouver des solutions, avec la participation des usagers.

Relations sensibles à traiter en priorité

Transversale sud Aquitaine → PACA → Italie, Aquitaine → Suisse-Allemagne.

Toulouse-Bayonne

Toulouse-Clermont-Ferrand (actuellement, aller-retour dans la journée impossible)

Cévenol et Aubrac (rôle et mode de gestion à remettre à plat : liaisons régulières et/ou train touristique, situation infra, horaires, potentiel chalandise voyageurs et fret, gestion... ; rôle de l'étoile ferroviaire de Séverac- le Château). Voir en (1) la présentation faite par Eric Boisseau sur Béziers-Neussargues et la proposition de Jérôme Leroyer (2)

Interrogation sur la nécessité de la modernisation des sorties Bordeaux et Toulouse.

#### **Trains de nuit**

Enjeux et opportunités des trains de nuit

- Confort (condition nécessaire)
- Variété des infrastructures utilisables, notamment la nuit, dont des infrastructures jugées obsolètes, la vitesse n'étant pas un critère important.
- Possibilité de réaliser des relations transversales avec l'existant.

Pour trouver des solutions, aborder la question de façon ouverte et envisager :

- Trains saisonniers
- Trains occasionnels
- Trains de weekend
- Trains événementiels

Nous demandons le maintien et le développement des trains de nuit :

- 2 Paris-Toulouse avec une branche Rodez et une au-delà de Toulouse vers La Tour de Carol
- Inter-cités de nuit Paris Port-Bou à remettre en service.
- 1 Luxembourg/Alsace-Lorraine – Port-Bou
- L'ajout d'un train partant du Languedoc-Roussillon vers la Bretagne et les Pays de Loire.

Nous demandons la communication d'informations sur le potentiel de fréquentation.

#### **Ferroviaire urbain et périurbain**

.La création d'un RER traversant la ville pour desservir la périphérie de Toulouse permettrait de diminuer le trafic routier. E RER Toulouse est à promouvoir sur les branches de l'étoile ferroviaire ; il desservirait les axes opposés de la ville en des temps que la voiture ne peut pas réaliser).

La ligne Béziers-Neussargues peut jouer un rôle de transport urbain intéressant avec 2 haltes possibles vers des pôles fortement fréquentés (Jean Moulin et Boujan) et périurbain avec remise en service des gares et haltes existant entre Béziers et Bédarieux.

## **Fret**

Le développement du fret ferroviaire demandé par de nombreux acteurs, avec report modal de la route sur le rail.

Préciser le rôle de la LNMP par rapport aux enjeux internationaux de transport de fret, et dans l'immédiat déplacer l'intégralité du fret Montpellier Nîmes sur le CNM.

Envisager le développement et la création de pôles multimodaux pour faciliter le transport combiné.

## **Intermodalité**

### Constat :

Il y a de nombreux problèmes d'interconnexion entre les modes de transport dans de nombreuses villes notamment Nîmes, Béziers, Carcassonne

Les autorités organisatrices doivent établir un schéma régional de Mobilité et un schéma régional de l'intermodalité touchant la complémentarité des modes (Espaces de correspondances : gares SNCF ; gares routières ; lieux pour blabla-car), la billettique et l'information voyageurs.

Motiver les habitants à utiliser les transports en commun : Métro, bus, train, etc...

Améliorer l'accès à l'intermodalité avec unification des supports.

Miser sur la complémentarité entre les modes de transport; refus de la concurrence entre les modes.

Régulation des déplacements en bus avec limitation des parcours et exiger l'application de la limite inférieure actuelle de 100 kms

## **Déplacements doux**

C'est un domaine qui doit être développé et pris en compte dans tous les projets et aménagements.

Le dossier envoyé par François Schneider est de qualité et est en lui-même une contribution aux EGRI.

L'aménagement de pistes cyclables sur de vrais parcours et non par petits bouts est nécessaire, et doit permettre aux personnes qui ont fait le choix du vélo de se déplacer dans de bonnes conditions de sécurité. Il en va de même pour les piétons.

**Concernant le vélo + train, c'est une question d'intermodalité à traiter au cas par cas** en ce qui concerne la sécurisation du stationnement aux points d'arrêt des trains : différents systèmes existent selon qu'il s'agit d'une gare avec personnel ou point d'arrêt sans personnel.

Augmenter la capacité d'emport (modulable en fonction des besoins) dans les trains.

## **Transfrontalier**

Les associations transfrontalières ont des propositions précises pour améliorer rapidement la situation actuelle sans débauche de moyens supplémentaires ; en priorité, rétablissement des correspondances Cerdère-Port-Bou, harmonisation des grilles horaires de part et d'autre de la frontière pour restaurer une vraie possibilité de se déplacer par la ligne littorale.

La Generalitat et la région pourraient créer un site internet d'information et de réservation pour les liaisons transfrontalières TER-TGV Occitanie/Rodalies-AVE Catalunya et mettre en place une tarification attractive euro-régionale. Ça coûtera moins cher que de financer des gares TGV tous azimuts.... La Deutsche Bahn le fait bien.

Le transport de fret transfrontalier par la ligne littorale et par la ligne nouvelle mixte constitue un enjeu majeur pour l'avenir, tant sur le plan environnemental qu'économique et doit faire partie des priorités dans les choix qui seront faits.

**(1) La Ligne Béziers Neussargues Clermont-Ferrand Paris, cas exposé par Eric Boisseau**

Contexte :

- Cette ligne est en concurrence avec l'autoroute A75 qui est gratuite.
- le manque de trafic FRET : une ligne accidentée avec des pourcentages de pentes élevés ne permet de faire circuler que des trains de faibles tonnages ;
- il y a 400 Kms de voie à moderniser.
- Faible densité de population sur une partie importante de linéaire.
- SNCF peu impliquée pour valoriser ce type de ligne

Pourtant le trajet Mende -Toulouse en train pendulaire sur une voie remise à niveau serait plus compétitif que la route.

Toutes les lignes secondaires autour de Toulouse, de Montpellier et de Nîmes sont négligées ou abandonnées, ce maillage de voies ferrées bien entretenu permettrait le transport d'usagers avec des temps souvent plus courts que la route et avec moins de pollution.

Conserver ce type de ligne (Béziers-Neussargues) est jouable si :

- On valorise sa situation d'épine dorsale permettant la connexion de transversales ;
- On baisse les temps de parcours ;
- On valorise le rôle périurbain de certaines sections ;

On joue la carte du tourisme car les paysages découverts au travers de ces itinéraires sont magnifiques

*(2) Proposition de Jérôme Leroyer : « j'ai transmis à C. Dupraz l'idée d'un AR Rodez Béziers. Rodez environ 10h10 Béziers environ 13.30 (avec correspondance avec l'Aubrac à Millau) Retour Béziers 15h45 Rodez 18h45*

*Cette suggestion minimaliste entraîne la suppression d'un AR autocar entre Bédarieux et Béziers et le repositionnement d'un TER Millau - Rodez l'après-midi.*

*Cette relation doit figurer dans la nouvelle convention. Il est évident que si l'on améliore l'infra entre Rodez et Séverac on gagne encore pas mal de temps (1h actuellement en évitant le détour via Toulouse).*