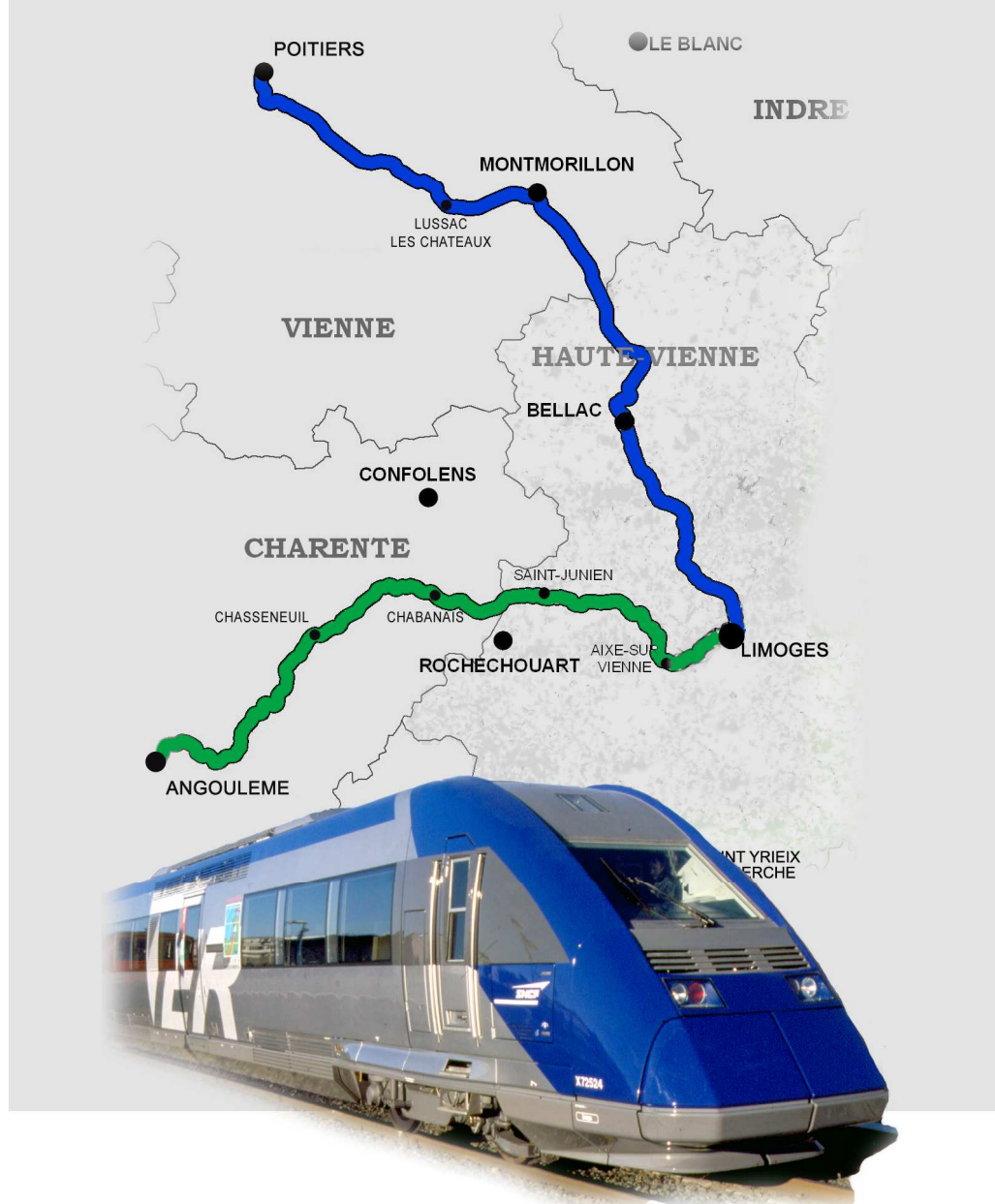


TER sans frontière

Pour une dynamique interrégionale
des liaisons ferroviaires Limousin - Poitou-Charentes



Avis des Conseils économiques et sociaux régionaux
Poitou-Charentes et Limousin

Octobre 2007

Cet avis a été élaboré par une commission interrégionale composée du groupe de travail « Infrastructures » du CESR Limousin et de la commission « Infrastructures, Transports, TIC, Energies » du CESR Poitou-Charentes.

Co-rapporteurs :

- **Roger Gorce**, Vice-Président du CESR Limousin
- **Jean-Claude Delaune**, Président de la commission « Infrastructures » du CESR Poitou-Charentes.

Cet avis a été adopté à l'unanimité par les deux assemblées socio-professionnelles :

- **le 11 octobre 2007 au CESR Limousin**
- **le 15 octobre 2007 au CESR Poitou-Charentes.**

POUR UNE DYNAMIQUE INTERREGIONALE DES LIAISONS FERROVIAIRES LIMOUSIN / POITOU-CHARENTES

Les Régions Limousin et Poitou-Charentes partagent des **enjeux communs de desserte et d'irrigation de leurs territoires** (ruraux et urbains), notamment à travers les deux liaisons ferroviaires Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême.

Pour les Conseils économiques et sociaux de Poitou-Charentes et du Limousin, développer l'offre de transport ferroviaire entre les deux régions implique de **concevoir ces lignes et leur fonctionnement dans une dynamique interrégionale**. Par cette première contribution, les CESR souhaitent impulser une dynamique de long terme pour pérenniser le partenariat engagé entre les deux Régions dans le cadre du protocole d'accord du 31 mars 2004 et concrétiser ainsi ce développement dans les meilleurs délais.

Les CESR sont convaincus que **plusieurs leviers peuvent être actionnés de façon interrégionale** pour :

- la modernisation des lignes ;
- la construction commune d'une offre TER nouvelle adaptée aux besoins des populations (dans leur diversité), prioritairement pour les dessertes de « bout en bout »¹ ;
- l'utilisation, la mutualisation et l'entretien du matériel ;
- la mise en œuvre d'une politique de tarification simplifiée et homogène ;
- la valorisation des missions des personnels de l'entreprise SNCF ;
- la concrétisation de structures de concertation communes.

Bien que relevant du périmètre TER conventionné de la Région Limousin, autorité organisatrice depuis plus de 20 ans, **ces deux lignes revêtent une dimension interrégionale évidente**. Elles présentent des caractéristiques communes dans la mesure où ce sont des liaisons ville à ville, de distance comparable qui jouxtent des axes routiers saturés et accidentogènes.

Depuis plusieurs années, ces deux axes ferroviaires bénéficient d'une croissance du trafic et des recettes bien que l'offre soit quasiment constante. Cependant, ils connaissent un traitement différencié en ce qui concerne l'amélioration de l'infrastructure.

Malgré un retard préjudiciable et maintes fois déploré par les CESR², l'axe Limoges-Poitiers est le seul à avoir fait l'objet lors du dernier Contrat de plan Etat/Région 2000-2006 d'un programme conséquent de modernisation. Celui-ci comprend plusieurs phases portant sur la signalisation automatique et la commande centralisée depuis Limoges, l'amélioration des traversées de gares et la rénovation de l'infrastructure – le tout conduisant à un gain de temps de 30 minutes, soit un temps de trajet de « bout en bout » de 1h30 début 2009, au lieu de 2 h actuellement.

Ce programme s'inscrit dorénavant dans **une actualité marquée par le projet de Ligne à Grande Vitesse (LGV) Poitiers-Limoges**, envisagée à partir de 2016. Ce contexte ne doit pas constituer un frein aux améliorations sur ces deux lignes TER. Bien au contraire, la nouvelle ligne LGV nécessitera ultérieurement des ajustements sur l'ensemble du périmètre de l'offre TER. Les deux relations Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême ne devraient toutefois pas être les plus impactées par la refonte globale des dessertes.

¹ D'une extrémité à l'autre de la ligne.

² Pour mémoire, l'objectif était de relier les deux capitales régionales en 1h30 en 2003.

De façon générale, l'arrivée de cette LGV devrait avoir pour objectif :

- de conforter la vocation de maillage et de proximité des dessertes TER ;
- d'impliquer de nouvelles complémentarités (correspondances, rabattement...) entre les TER et l'ensemble des liaisons nationales et européennes d'aménagement du territoire essentielles pour nos régions.

Par ailleurs, la LGV Poitiers-Limoges devra positionner les territoires du centre-ouest atlantique sur les réseaux nationaux et européens « grandes distances » (TGV, POLT³, transversale Bordeaux-Lyon-Genève...).

Les CESR soulignent que leur réflexion sur l'offre TER interrégionale n'a d'intérêt que dans la mesure où le maillage de lignes à caractère national⁴ est maintenu et conforté. A ce titre, ils se félicitent des nouvelles propositions de la SNCF à l'été 2007, consécutives à la forte mobilisation des acteurs socio-économiques sur l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse.

Si elle s'adresse en premier lieu aux deux exécutifs régionaux, cette contribution commune des CESR a pour ambition d'interpeller, et de prendre date, auprès de l'ensemble des maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, et autres acteurs intervenant dans le domaine des transports et plus généralement de l'aménagement et du développement du territoire.

LA LIGNE INTERREGIONALE LIMOGES-POITIERS

L'état de la voie entre Poitiers et Limoges est préoccupant, surtout en Poitou-Charentes, où des difficultés sont régulièrement signalées depuis plusieurs années, provoquant des incidents d'exploitation réguliers .

Les deux CESR ont conscience que la longue période de travaux concernant cette ligne implique des désagrèments dans le fonctionnement normal de la desserte. **La massification des travaux sur une seule période** devrait permettre d'atténuer les perturbations et d'atteindre un palier d'offre bien supérieur (de 4 Aller-Retour/jour aujourd'hui à 9 en 2008 puis 15 en 2010). Cette démarche doit s'accompagner d'un plan de communication à l'attention des utilisateurs qui sont prêts à accepter des transferts sur route et des retards dès lors que l'amélioration attendue est significative.

Une priorité doit être donnée à la **régénération de l'infrastructure**, particulièrement dégradée côté Poitou-Charentes, afin que les perturbations causées aux utilisateurs de cette ligne soient limitées dans le temps et que l'utilisation du matériel récent puisse être optimisée.

S'agissant d'une voie unique, les CESR attirent l'attention de RFF, de la SNCF et des Conseils régionaux, sur la prise en compte, dans le plan de modernisation, de la **possibilité d'une utilisation mixte (voyageurs et marchandises)** de l'axe. Cette question, impliquant la mise en œuvre de dispositions techniques particulières (des voies d'évitements...) pour le fret, devrait d'ailleurs être soulevée dès lors que sont engagés des fonds publics pour la rénovation d'une infrastructure.

La montée en puissance, à moyen terme, de l'offre et la diminution du temps de parcours en TER ne contrarient en rien **l'arrivée future de la LGV Poitiers-Limoges** dont la vocation de desserte des deux capitales régionales, du territoire national et européen, est par nature différente. A côté des nécessaires dessertes de cabotage, des liaisons TER de bout en bout devront perdurer et se montrer attractives. La nécessité d'innover, en termes de tarifications, d'accessibilité (en particulier pour les personnes à mobilité réduite) et de complémentarité entre modes de transport, devrait se trouver renforcée.

³ Paris – Orléans – Limoges – Toulouse.

⁴ Pouvant correspondre à différentes activités de la SNCF : VFE, TGV, Corail Intercités...

LA LIGNE INTERREGIONALE LIMOGES-ANGOULEME

Les CESR du Limousin et de Poitou-Charentes réaffirment les enjeux interrégionaux de cette liaison, quelque peu oubliée dans les précédents Contrats de Plan. Elle constitue, en effet, **une desserte essentielle pour des villes de la Charente et de la Haute-Vienne**. C'est aussi **un segment indispensable sur l'axe venant de Royan et La Rochelle vers le Limousin, le Massif Central et le bassin rhodanien**, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de marchandises (ports de La Rochelle, et de Rochefort-Tonnay-Charente).

Les CESR demandent que soit étudiée la **modernisation de la partie charentaise de la ligne**, dont l'infrastructure est vétuste. Il est en effet essentiel que l'ensemble de l'axe soit modernisé en partenariat avec RFF, afin qu'une offre plus performante soit mise en œuvre. Les crédits du Contrat de projets Etat / Région Poitou-Charentes 2007-2013 inscrits à la rubrique « études et travaux de remise à niveau » sur l'axe Limoges-Angoulême-Saintes permettraient de terminer la modernisation de la ligne sur la partie Exideuil-Angoulême.

Ils en appellent au développement des **démarches intermodales** de rabattement par la route vers le TER, de voyageurs habitant dans des zones dépourvues de gare SNCF (situation de l'est de la Charente et notamment du Confolentais ou du secteur de Rochechouart en Haute-Vienne...).

Pour atteindre ces objectifs dans les meilleurs délais, il importe d'inscrire cette ligne dans une dimension bien plus large et d'étudier d'autres pistes :

- renforcer les dessertes de bout en bout ;
- mettre en place un cadencement aux heures de pointe ;
- améliorer les correspondances ;
- connecter, à ses deux extrémités, la desserte TER avec le réseau « grandes distances » (VFE, corail intercités) ;
- construire une offre Limoges-Royan-La Rochelle directe, notamment les week-end et en période estivale, sans rupture de charge à Angoulême ;
- mettre en œuvre une tarification commune attrayante, en été notamment.

Au-delà de sa dimension interrégionale, cette ligne joue un rôle important dans la « **desserte de bassins versants** » (par exemple, Limoges-Chabanais, Angoulême-Chabanais). A ce titre, les CESR encouragent toutes initiatives partenariales de la SNCF et des Régions pour mettre en place une offre TER qui associe recherche « d'effet réseau » (à Limoges et à Angoulême) et réponses aux déplacements des migrants sur chaque versant.

Ce **projet global de développement de l'offre**, qui a déjà donné lieu à un certain nombre de propositions concrètes⁵, présente un réel potentiel compte tenu de la demande.

Concernant le matériel, les deux CESR proposent de profiter de la période transitoire d'entretien⁶ des **Autorails à grande capacité (AGC)** de Poitou-Charentes dans l'atelier de maintenance de Limoges jusqu'en 2009, pour couvrir des circulations actuelles entre Royan et Limoges. Ainsi, la circulation de ces AGC, en service commercial, pourrait permettre d'améliorer les dessertes entre Limoges, Angoulême et Royan – la ligne Limoges-Poitiers faisant, quant à elle, déjà l'objet de l'utilisation de nouveaux matériels du Limousin.

⁵ Cf. la brochure « Ligne TER Angoulême – Limoges : par le service public des transports, donner des perspectives d'avenir aux populations », réalisée par la CGT et la FNAUT, décembre 2005.

⁶ Convention de sous-traitance de maintenance de matériel moteur AGC-B82500 entre l'EIMM de Saintes-UOTER et l'EMT du Limousin, 2007.

Par ailleurs, les deux CESR souhaitent insister sur **la dimension fret de cet axe**, liaison naturelle des régions de « l'espace central » vers l'Atlantique (et notamment La Rochelle, seul port de proximité en eaux profondes). Ils **invitent les exécutifs régionaux à innover et à saisir tous les leviers d'actions mobilisables** (dans le cadre des schémas régionaux de développement économique [SRDE] notamment) afin d'inciter les entreprises à recourir au transport ferré de marchandises.

Ils souhaitent qu'une démarche de concertation avec la SNCF et l'ensemble des acteurs institutionnels et économiques soit engagée en vue de trouver des pistes concrètes visant à favoriser le transport de marchandises par le rail. Ils proposent en particulier d'utiliser le site fret de Puy Imbert de Limoges comme plate-forme multimodale (ou « port sec »).

A ce titre, les pistes de réflexion du Rapport CHAUVINEAU⁷ relatives aux « opérateurs de proximité » et à la réappropriation publique du fret, doivent être appréhendées dans cette approche globale.

LES DISPOSITIFS DE CONCERTATION ET D'AIDE A LA DECISION SUR CES DEUX LIGNES

Les CESR du Limousin et de Poitou-Charentes demandent que se concrétise le principe d'une **convention interrégionale d'application prévue dans l'article 5 du protocole d'accord de 2004** signé par les Régions Limousin et Poitou-Charentes.

Les CESR proposent que cette contractualisation intègre **l'harmonisation et la simplification des systèmes de tarification**, afin de faciliter la mobilité entre les territoires. Il faut en particulier :

- permettre la vente des titres de transport à tarification régionale de façon indifférente dans les gares SNCF des deux régions sur ces deux lignes (éviter l'effet frontière) ;
- développer une utilisation interrégionale des tarifications jeunes (« carte Limousin-loisirs » et « carte Jeunes »), respectivement mises en œuvre par les Régions Limousin et Poitou-Charentes, pour passer outre les périmètres administratifs régionaux ;
- ouvrir à l'interrégional les dispositifs de tarification d'été (- 50%) de Poitou-Charentes et du Limousin ;
- mettre en place une solution de billet unique entre les déplacements par bus et par train.

Ces ajustements techniques renvoient à la notion d'égalité d'accès et d'unicité de traitement des populations.

Les deux CESR approuvent la décision du Conseil régional de Poitou-Charentes et l'accord de principe de celui du Limousin de créer des **comités de lignes interrégionaux**⁸ pour les liaisons TER Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême. Les CESR en appellent à une concrétisation rapide de cette initiative, avant la fin 2007. Leur vocation devrait néanmoins être plus concrète que celle des actuels « comités de pôles », créés en Limousin, dont le rôle sur un territoire plus vaste n'est pas remis en cause par une nouvelle approche interrégionale par ligne.

⁷ CHAUVINEAU Jacques, « Transport ferroviaire de fret et développement territorial », septembre 2006.

⁸ Proposition de création de Comités de lignes interrégionaux formulée à de nombreuses reprises dans les travaux respectifs des CESR Limousin et Poitou-Charentes.

Concernant la complémentarité des modes de transport et la simplification tarifaire (fortement demandée par les utilisateurs), les CESR proposent que soit étudiée, en Limousin et en Poitou-Charentes, la création d'un **syndicat mixte des transports** (prévue dans l'article 111 de la Loi SRU⁹). Il reviendrait à chacun des deux Conseils régionaux d'être chef de file et coordonnateur des transports.

Ils pourraient mieux impulser des démarches d'intermodalité avec les autres autorités organisatrices de transports (Départements et Agglomérations) avec lesquelles seraient recherchées des complémentarités dans un souci d'optimisation des deniers publics et de suppression des concurrences modales.

De plus, cette opportunité de création, dans chaque région, d'un syndicat mixte permettrait de mieux travailler la cohérence et l'articulation entre les différents niveaux de schémas régionaux et de documents de prospective territoriale pouvant concerner la question des « transports tous modes » (SRADDT, SRIT, SCOT, PDU..)¹⁰.

CONCLUSION

*Les CESR du Limousin et de Poitou-Charentes, tiennent à réaffirmer, avec vigueur, leur volonté que soient renforcées **les approches interrégionales, intermodales et concertées de l'offre de transport ferroviaire.***

Cette démarche apparaît d'autant plus pertinente et nécessaire, que les deux Régions ont fait le pari du développement du service public ferroviaire avec la SNCF en renouvelant leur parc matériels et en signant une nouvelle convention d'exploitation.

*Les Conseils régionaux doivent, sans attendre, accélérer **les opérations nécessaires à la modernisation des lignes Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême** et faire évoluer **l'offre ferroviaire interrégionale des deux axes** en recherchant une meilleure utilisation des moyens (matériels et personnels).*

*Les atouts du ferroviaire doivent être valorisés dans le cadre de structures de concertation et de gestion. La mise en œuvre concrète des **comités de lignes interrégionaux** et l'étude d'un **syndicat mixte des transports** par région en seraient les meilleurs moyens.*

*Les deux CESR souhaitent enfin réaffirmer leur volonté de poursuivre leurs travaux en commun sur cet enjeu « transports ». Ils sont convaincus que la poursuite des partenariats interrégionaux entre le Limousin et le Poitou-Charentes, de façon plus formalisée (au moyen d'une **convention interrégionale d'application**), doit permettre d'aller vers une meilleure continuité territoriale.*

*Les lignes TER à vocation interrégionale, que sont Limoges-Poitiers et Limoges-Angoulême, constituent de bons exercices d'application de cette démarche d'interrégionalité engagée par deux exécutifs régionaux. Mais, loin d'être exclusives, ces relations privilégiées entre les Régions Limousin et Poitou-Charentes doivent s'inscrire dans des **partenariats interrégionaux plus larges** (de façon globale ou plus spécifique), notamment en direction du Massif central et, au-delà, vers l'Est de l'Europe.*

⁹ Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

¹⁰ **SRADDT** : schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire ; **SRIT** : schéma régional des infrastructures et des transports ; **SCOT** : schéma de cohérence territoriale ; **PDU** : plan de déplacement urbain.