



CONSEILS ECONOMIQUES ET SOCIAUX REGIONAUX  
DU CENTRE, DU LIMOUSIN, DE MIDI-PYRENEES

AVIS SUR SAISINE

---

**UNE NOUVELLE AMBITION POUR LA LIAISON FERROVIAIRE  
PARIS-LIMOGES-TOULOUSE**

---

14 JUIN 2010



CONSEILS ECONOMIQUES ET SOCIAUX REGIONAUX  
DU CENTRE, DU LIMOUSIN, DE MIDI-PYRENEES

AVIS SUR SAISINE

---

**UNE NOUVELLE AMBITION POUR LA LIAISON FERROVIAIRE  
PARIS-LIMOGES-TOULOUSE**

---

14 JUIN 2010



## SOMMAIRE

<b>I. Présentation de la mission</b>	3
<b>II. L'infrastructure : une radiale à conforter et à raccorder au réseau TGV</b>	5
1. Les travaux récents et prévus	5
2. Les travaux envisageables	6
3. Les incidences des projets TGV	6
4. Les préconisations communes des trois CESR	7
<b>III. Un matériel à remettre à niveau</b>	9
1. Une insatisfaction largement exprimée	9
2. Les positions en présence	9
3. La position des CESR	10
<b>IV. Une ligne majeure pour la desserte de nos territoires</b>	13
<b>V. La tarification</b>	17
1. Des tarifs injustes et incompréhensibles	17
2. La position des CESR	17
<b>VI. Un potentiel fret insuffisamment développé</b>	19
1. Handicaps et atouts de la ligne	19
2. Des perspectives à trois échelles	20
3. Le fret : le vecteur d'une politique coordonnée d'aménagement du territoire	20
<b>VII. La ligne PALITO indispensable au dynamisme de nos territoires</b>	23
<b>Annexes</b>	26
Annexe 1 : personnes auditionnées	27
Annexe 2 : enquête	29
Annexe 3 : structure de l'axe actuel	33



## I. PRESENTATION DE LA MISSION

Par courrier en date du 23 Novembre 2009, les Présidents des Conseils Régionaux du Centre, du Limousin et de Midi-Pyrénées ont saisi leur Conseils Economiques et Sociaux Régionaux (CESR) afin qu'ils émettent un avis sur l'avenir de la ligne ferroviaire Paris-Toulouse par Limoges.

Parallèlement à la création d'un comité technique regroupant les collaborateurs de la SNCF, ceux de RFF et des Régions, ces dernières ont demandé la mise en place d'un **comité de suivi** placé sous l'autorité des CESR chargés, notamment, d'auditionner les agents économiques, les usagers et associations de transport.

Le 27 Janvier 2010, les trois CESR se sont rencontrés afin de déterminer précisément leur rôle, leur mission et leur méthode de travail. Dans ce cadre, cinq champs d'étude ont été définis:

- **Les infrastructures** en considérant la notion d'aménagement du territoire, l'intérêt national et européen de la ligne, l'accès aux gares et aux aéroports de la Région Parisienne, la connexion aux projets LGV, l'amélioration de la ligne existante ou la réalisation d'une nouvelle infrastructure, une vision prospective en vue du schéma national à 20 ans (en cours de préparation par le gouvernement), *etc.*
- **Les dessertes et les correspondances** en prenant en compte la qualité de l'offre et la régularité, le nombre actuel et potentiel de voyageurs sur la zone desservie, l'accès à la gare d'Austerlitz, les temps de parcours sur Paris-Toulouse, le système de restauration, la possibilité de réaliser différents types de desserte sur cette ligne, *etc.*
- **Le matériel** avec la qualité notamment des TEOZ actuels, la possibilité de matériels pendulaires de nouvelles générations, d'autres matériels, *etc.*
- **Le fret ferroviaire** en tenant compte de la « résidence fret » de Cahors, du port sec de Vierzon, des flux vers l'Espagne, *etc.*
- **Le financement** avec la prise en compte du déficit actuel de la ligne.

Afin d'explorer toutes ces dimensions, il a été décidé d'organiser ces travaux en trois phases :

- 1<sup>ère</sup> phase d'instruction : chaque CESR auditionne et interroge les groupes d'usagers qui relèvent de sa compétence territoriale.
- 2<sup>ème</sup> phase de concertation comporte deux réunions interrégionales. L'une a concerné les auditions des fédérations de cheminots représentatives sur la ligne, de RFF et de la SNCF et l'autre s'est attachée à la restitution, la synthèse des travaux et l'examen d'un projet d'avis commun.
- 3<sup>ème</sup> phase de validation : Chaque instance compétente des CESR examine à son tour le projet d'avis. Enfin, les trois Présidents procèdent aux ajustements et arbitrages nécessaires pour une remise du document le 31 mai 2010.

Lors de la phase d'instruction, ont été organisées<sup>1</sup> :

- Onze rencontres allant du « tête-à-tête » à des réunions rassemblant plusieurs participants pour le CESR Centre ;
- Une démarche de même nature a été conduite par les CESR Limousin et Midi-Pyrénées avec, l'audition, d'une part, des agents économiques, et, d'autre part, celle des associations d'usagers et des comités de défense.

Par ailleurs, chaque CESR a diffusé une enquête<sup>2</sup> auprès des collectivités territoriales, des associations d'usagers et comités de défense. Vingt-et-un

---

<sup>1</sup> Cf. Annexe 1

organismes ont répondu à cette enquête. Cette phase d'instruction a permis de dessiner un état des lieux de la ligne ferroviaire Paris-Toulouse par Limoges mais aussi d'envisager les attentes des clients et ainsi de réfléchir à des perspectives d'évolutions.

La phase de concertation a débuté par une réunion le 6 avril 2010. A ensuite été organisée le 11 mai 2010 la phase de validation de la synthèse interrégionale.

Avant d'imaginer l'avenir de la ligne Paris-Toulouse par Limoges, il est nécessaire de considérer que la ligne semble subir :

- une dégradation progressive tant en terme de temps de parcours que de délais due à des infrastructures limitées dans leurs performances ;
- un déclin continu de l'offre de services dû à la concentration des marchés découlant des choix politiques de la SNCF ;
- une diminution importante du fret due à la densification du transport routier.

Il est essentiel de prendre en compte les évolutions récentes et d'envisager les perspectives de l'infrastructure. Par ailleurs, le matériel, les services proposés ainsi que les dessertes et la tarification sont à examiner afin de déterminer qu'elles peuvent être les améliorations à mettre en place pour une augmentation du nombre de voyageurs. Enfin, le fret ferroviaire apparaît comme une piste de développement incontournable pour la « ligne historique » pour peu que les dispositions législatives et réglementaires du Grenelle de l'Environnement soient mises en œuvre pour favoriser le report modal route/rail.

---

<sup>2</sup> Cf. Annexe 2



## **II. L'INFRASTRUCTURE : UNE RADIALE A CONFORTER ET A RACCORDER AU RESEAU TGV**

Grand axe central du réseau ferroviaire voyageurs et fret, entièrement électrifié, la ligne PALITO figurait parmi les trois lignes ferroviaires d'aménagement du territoire identifiées par le Comité Interministériel pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 et devant, à ce titre, être modernisée. Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires (CIACT) du 14 octobre 2005 a confirmé cette volonté de modernisation. La ligne présente un profil et des performances très variables selon les tronçons, qui limitent la nature et la qualité du service actuellement proposé et sont jugés insuffisants pour satisfaire toutes les attentes en terme de sécurité, de confort et de rapidité. Pour autant, RFF considère son niveau technique comme bon.

La carte RFF jointe en annexe<sup>3</sup> illustre ses caractéristiques par tronçons ainsi que les performances qu'elle autorise.

### **1. LES TRAVAUX RECENTS ET PREVUS**

- Sur la période 2004/2007, 265M€ ont été investis par RFF : 135 M€ en région Centre, 93 M€ en Limousin, 31M€ en Midi-Pyrénées et 6M€ répartis sur des petites opérations sur l'ensemble du trajet. Ainsi, il a été procédé à une rénovation complète des 2 voies entre les Aubrais et Vierzon d'une part, Masseret et Brive d'autre part et à leur équipement en Installations Permanentes de Contre-Sens (IPCS), au renouvellement d'une voie au nord de Limoges et au nord de Cahors, au remplacement du tablier d'un viaduc près de Souillac. Entre Etampes et Vierzon, la vitesse peut atteindre 200 km/h.

- En 2010 sont prévus 10M€ de travaux de régénération, modernisation et maintenance sur l'ensemble de son parcours ;

- Est également envisagée la suppression de passages à niveau dans l'Indre conformément aux financements État /Région Centre prévus au CPER 2007/2013 pour 11M€, à la convention Agence pour le Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) et à une négociation avec le Conseil Général de l'Indre.

- Pour la période 2011/2016, RFF prévoit de continuer à investir à hauteur de 186M€ avec notamment la rectification de certaines courbes au sud de Limoges (profils en large), afin de maintenir l'axe à son meilleur niveau.

Considérant que la ligne ne souffre d'aucune limite permanente de vitesse et qu'elle offre des possibilités de sillons supplémentaires importantes, constat partagé par l'ensemble des personnes auditionnées, RFF estime que l'avenir de l'axe passe par la mise en œuvre de nouveaux services et non par la refonte de l'axe, solution qu'elle n'envisage pas.

Il s'agit du plus gros chantier réalisé par RFF, hors réseau TGV, sur la période considérée.

---

<sup>3</sup> Cf. Annexe 3

## 2. LES TRAVAUX ENVISAGEABLES

Tant RFF que les différentes auditions ont présenté, principalement pour gagner en rapidité, d'autres possibilités de travaux à réaliser sur l'infrastructure telles que:

- l'installation de systèmes de pré-annonce sur certains tronçons, permettant une circulation à 220 km/h,
- la rectification (profils en long et large) de certaines courbes entre Vierzon et Argenton sur Creuse
- la suppression de tous les passages à niveau (39) d'un montant estimé à 550M€ et permettant un gain de 12 minutes sur Paris/Limoges
- un shunt à hauteur de Vierzon
- la mise au gabarit B+ des tunnels pour permettre le passage des plus grands conteneurs.

Les opinions exprimées par les acteurs auditionnés ont été sur ce sujet très différenciées ; certains estiment « qu'il faut rester raisonnable et crédible », l'un des principaux atouts de cette ligne par rapport à d'autres projets étant qu'il s'agit d'une infrastructure existante en état de marche sans qu'il soit nécessaire d'y investir lourdement. A contrario, d'autres pensent qu'il faut envisager une refonte complète de la voie permettant, à l'aide de matériels adaptés d'en faire une infrastructure se rapprochant d'une LGV.

RFF pour sa part n'envisage que de maintenir l'axe à son meilleur niveau actuel sauf à considérer la ou les demandes spécifiques que lui présenterait un opérateur prêt à s'engager vers un saut technologique en terme de confort et rapidité de service.

**Pour les trois CESR les travaux à réaliser sans attendre sont d'abord la suppression des passages à niveau telle que prévue au CPER et dans la convention AFITF, la réalisation des programmes d'investissement de maintien de niveau de service ainsi que la rectification en large des courbes les plus contraignantes.**

Si elle n'apparaît pas aujourd'hui comme prioritaire en raison du trafic fret actuel et des potentialités sans investissement nouveau, la mise au gabarit B+ doit être envisagée à plus long terme.

Au delà de ce minimum indispensable et urgent les travaux complémentaires doivent être analysés au regard des incidences sur PALITO des projets de lignes nouvelles à Grande Vitesse qui impacteront les plans de transport de cet axe

## 3. LES INCIDENCES DES PROJETS TGV

La perspective à terme de quatre lignes LGV : Paris/Bordeaux, Limoges/Poitiers, Bordeaux/Toulouse/Méditerranée, Paris Orléans Clermont Lyon ne manquera pas en effet de modifier considérablement la configuration du réseau ferroviaire national et les services qu'attendront de PALITO les 2,8 millions de voyageurs qui empruntent actuellement cet axe; les performances auxquelles son infrastructure devra satisfaire auront donc à être actualisées en adéquation avec les missions nouvelles qui en découleront.

L'axe PALITO offre, au centre de la France, une épine dorsale ferroviaire sur laquelle quatre importants nœuds assurent la connexion avec des liaisons transversales :

- Vierzon sur l'axe Nantes- Tours- Bourges- Lyon,
- Limoges vers Poitiers, Guéret, Angoulême, Ussel,
- Brive vers Périgueux, Aurillac, Figeac, Rodez,
- Montauban vers Bordeaux.

Comme les autoroutes radiales A20 et A71/A75, réalisées pour assurer l'accessibilité des régions du Massif Central élargi au réseau autoroutier, la ligne PALITO doit trouver place dans le réseau des lignes à grande vitesse.

#### **4. LES PRECONISATIONS COMMUNES DES TROIS CESR**

C'est pourquoi les trois CESR revendiquent ensemble la confirmation du **classement de cette ligne en grand axe ferroviaire d'intérêt national au futur Schéma National des Infrastructures de Transport**, accessible aux rames à grande vitesse, et demandent à ce titre que soient réalisés non seulement les investissements indispensables à son maintien de niveau de service mais que soient aussi progressivement entrepris les travaux qui contribueront à l'amélioration continue de la sécurité, de la fiabilité, du confort ainsi que ceux qui lui permettront de **retrouver son caractère de voie rapide sur la totalité de son tracé.**

Par ailleurs les trois CESR partagent la même conviction du rôle important que doit jouer cet axe en matière de fret, tant du point de vue du transport longue distance de transit que du transport de fret de proximité nécessaire au développement économique des territoires traversés. Si toutes les améliorations techniques de la ligne réalisées au profit des voyageurs profiteront au fret, néanmoins celui-ci verra tôt ou tard son trafic pénalisé si les investissements de mise au gabarit B+ ne sont ni réalisés ni programmés. Conscients de ce risque, les trois CESR demandent que la **mission de grand axe fret de la ligne soit également confirmée lors de son inscription au Schéma National des Infrastructures de Transport.**



### **III. UN MATERIEL A REMETTRE A NIVEAU**

#### **1. UNE INSATISFACTION LARGEMENT EXPRIMEE**

Même si la SNCF, s'appuyant sur une très récente enquête auprès de la clientèle, indique que 73 % des usagers du TEOZ « Palito » sont globalement satisfaits de leur voyage, les taux de satisfaction résultant de cette enquête en ce qui concerne spécifiquement le confort en circulation et donc, toute chose égale par ailleurs, le matériel et son entretien, sont encore bien plus faibles. Ainsi la stabilité des voitures n'est considérée satisfaisante qu'à 62%, la place pour les jambes ne l'est qu'à 53%, la fermeture des compartiments qu'à 41% tandis que 45% des clients enquêtés expriment le souhait d'une plus grande propreté, notamment des toilettes.

De fait, après avoir été desservi par le Capitole et ses voitures « Grand Confort » jusqu'en 1996, la ligne Paris-Toulouse via Orléans et Limoges a connu les trains Corail, puis, en 2004, les TEOZ, c'est à dire des rames Corail modernisées et réaménagées, « relookées » disent certains. Dans cette évolution, nombreux sont, en tout cas, ceux qui estiment avoir perdu en qualité de services.

D'un bout à l'autre de la ligne, les rames TEOZ sont en effet l'objet de critiques largement partagées, notamment pour ce qui est :

- du confort en circulation, et plus particulièrement d'une stabilité affectée par des phénomènes de balancement ou de secousses mal amortis ;
- de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite en raison d'un plancher surélevé par rapport à la base Corail, surélévation d'ailleurs responsable en large part du balancement excessif des voitures ;
- d'une propreté insuffisante des voitures (moquettes, assises, têtes...) mais surtout des toilettes ;
- de la mise en correspondance imposée de tous les embranchements (Limoges-Périgueux, Brive-Rodez...) du fait de la nature même des rames (un ensemble indissociable de sept voitures) et de la capacité parfois insuffisante des trains en correspondance.

**A l'évidence, le matériel roulant actuellement utilisé sur la ligne Paris-Toulouse via Orléans et Limoges ne donne pas satisfaction à une bonne part de la clientèle de cet axe ferroviaire et doit être remplacé. Il arrive d'ailleurs en fin de vie. Un nouveau matériel est donc, en tout état de cause, nécessaire.**

#### **2. LES POSITIONS EN PRESENCE**

Cette perspective fait l'objet de diverses approches. Ainsi, mettant en avant une recherche de performances, singulièrement de vitesse, et de confort accrus, certains interlocuteurs des CESR (représentants des territoires ou usagers) avancent qu'une bonne solution serait d'exploiter des rames TGV qui auraient en outre l'avantage d'«ouvrir» l'axe ferroviaire Paris-Toulouse par Orléans et Limoges sur le réseau national et européen des lignes à grande vitesse. Dans le même ordre d'idée, le matériel pendulaire et la perspective de

TGV pendulaires garde aussi de nombreux partisans d'autant que, comme en témoigne RFF, l'infrastructure actuelle se prêterait sans problème à l'utilisation de cette technique.

D'autres, notamment l'association « Urgence Ligne POLT », considèrent qu'il conviendrait plutôt de se préoccuper maintenant de la recherche d'un matériel d'un type nouveau, avec rames sécables permettant une desserte fine du territoire sans obligation de correspondance (de telles rames pourraient se scinder aux principaux embranchements), et dont l'équipement serait adapté pour circuler indifféremment sur les lignes classiques et à grande vitesse sur les LGV.

Vitesse et insertion dans le réseau des lignes ferroviaires à grande vitesse pour les premiers, modularité, polyvalence et desserte fine des territoires pour les seconds, les primats sont sensiblement différents et cette différence se répercute sur les propositions en termes de matériel roulant.

Pour la SNCF, dans un contexte marqué par la perspective de l'ouverture à la concurrence du marché des voyageurs, la bonne solution serait l'utilisation combinée de deux types de matériels: d'une part des rames TER modernes pour les dessertes fines du territoire et d'autre part des rames TEOZ modernisées en attendant l'aménagement des LGV Bordeaux-Toulouse, Poitiers-Limoges, Paris-Orléans-Clermont-Lyon et la desserte des différentes parties de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse par des rames TGV parcourant ces nouvelles lignes.

A court terme (2012-2017), la SNCF a donc prévu d'« investir » dans la remise à niveau d'une partie du parc TEOZ pour un coût de 300 k€ par voiture. Dans la logique précédemment exposée, elle récuse par ailleurs tout investissement dans des automoteurs sécables et rapides, dont elle estime qu'ils perdraient rapidement tout intérêt, voire tout usage.

### **3. LA POSITION DES CESR**

Au regard des éléments qui précèdent, les CESR relèvent tout d'abord que, mis à part les questions de coûts (acquisition, exploitation) qu'ils ne sont pas en mesure d'analyser faute de disposer des données utiles, la question du matériel renvoie à deux problématiques principales : celle de la performance de l'acte de transport d'une part, celle du confort en circulation d'autre part.

Si ces deux problématiques sont en partie liées, et toutes deux largement dépendantes de la qualité des infrastructures, chacune d'entre elles mérite aussi une considération spécifique quant à la valeur intrinsèque et aux possibilités offertes par tel ou tel type de matériel.

En ce qui concerne la performance, le choix du matériel est de fait intimement lié au projet de desserte de l'axe (vitesse, fréquence, ouverture...) et donc, à la capacité de réponse des différents matériels envisageables aux ambitions poursuivies.

De ce point de vue, si le projet est d'abord d'accélérer les circulations et d'accéder au réseau LGV, il ne fait pas de doute que le rapport confort/vitesse

offert par des rames TGV comme celles qui sont déjà utilisées dans l'expérimentation Brive-Lille, surclasse aisément celui des rames TEOZ actuellement en fonction sur la ligne.

A contrario, les rames TGV n'ont, pas plus que les rames TEOZ, d'atouts à faire valoir en matière de modularité et/ou de polyvalence. A cet égard, de nouveaux matériels seraient donc effectivement bien venus, mais, faute de « prêt à porter », les délais probables de développement de tels matériels disqualifient à court terme un tel projet. Dans l'immédiat, la conjugaison de plusieurs matériels offre en effet de meilleures possibilités.

Il est clair par ailleurs que la perspective tracée par la SNCF avec la remise à niveau de rames TEOZ dont les fonctionnalités resteront quoi qu'il en soit limitées, ne fait pas rêver.

Pour leur part, les CESR s'inscrivent résolument dans une logique de continuité de l'axe historique Paris-Toulouse et de qualification de tous les territoires dont il assure la desserte ferroviaire. A cet égard, ils constatent que compte tenu de la diversité des besoins à prendre en compte tout au long de l'axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, la recherche d'un matériel unique apte à remplir toutes les fonctions dans des conditions optimales s'apparente à celle du mouton à cinq pattes. En ce qui concerne les circulations nationales, ils se prononcent donc en faveur de l'utilisation combinée de 3 types de matériels :

- **des rames TGV déjà disponibles** pour assurer les liaisons à longue distance directes ou semi-directes (rapides ou express) et leurs prolongements sur le réseau LGV national et européen.
- **des rames TER modernes** pour assurer les correspondances aux embranchements de la ligne
- **des rames Corail LUNEA** modernisées pour assurer le maintien des trains de nuit pour les territoires les plus éloignés de Paris.

De fait, la perspective des LGV Bordeaux-Toulouse, Poitiers-Limoges et Centre Auvergne qui toucheront directement la ligne historique Paris-Toulouse en plusieurs points plaide pour une anticipation des services TGV et donc pour le matériel afférant : TGV, voire TGV pendulaire. Dans cette perspective, les CESR ne voient aucune justification pour que des TGV roulant à la vitesse de trains classiques sur des lignes classiques soient amenés à s'acquitter de péages bien supérieurs à ceux des trains classiques. Ils appellent RFF à établir des péages plus justes qui ne pénalisent pas toute possibilité de saut qualitatif sur cette ligne.

Les rames TGV ne sont toutefois ni modulables, ni polyvalentes. Elles ne sont donc pas aptes à assurer les dessertes en correspondance à partir ou à destination des embranchements de la ligne. Pour cela, elles devront donc être secondées par d'autres types de matériels et, à cet égard, les rames TER modernes constituent sans doute la meilleure option.

Enfin, il est des territoires qui, quels que soient les aménagements réalisés pour la grande vitesse, resteront à plus de quatre, voire cinq heures de Paris et pour lesquels les trains de nuit garderont tout leur intérêt et devront être maintenus. Les rames Corail LUNEA actuellement utilisées pour assurer ces services nécessiteraient toutefois des investissements de remise à niveau.

Il reste en outre que, quel que soit le matériel roulant utilisé, les voitures doivent retrouver les standards de propreté et d'hygiène dont elles n'auraient jamais dû s'éloigner. La SNCF doit faire un effort important à cet égard. Le standing attaché à l'obligation de réservation le justifierait amplement.



#### **IV. UNE LIGNE MAJEURE POUR LA DESSERTE DE NOS TERRITOIRES**

La « ligne historique » concerne 5 millions de citoyens, 6 régions, 32 départements.

Traversant le Loiret, le Cher et l'Indre en région Centre, la Creuse, la Haute-Vienne et la Corrèze en région Limousin, le Lot, le Tarn-et-Garonne et la Haute-Garonne en région Midi-Pyrénées, la ligne ferroviaire Paris-Toulouse par Limoges assure une desserte Nord-Sud du territoire national. Cette ligne constitue une infrastructure structurante qui permet d'irriguer directement ou indirectement les territoires ruraux et de désenclaver les régions.

Elle compte seize arrêts avec, du Nord au Sud :

- cinq arrêts en région Centre :
  - Les Aubrais/Orléans
  - Vierzon
  - Issoudun
  - Châteauroux
  - Argenton-sur-Creuse
- cinq arrêts en Limousin :
  - La Souterraine
  - Saint-Sulpice-Laurière
  - Limoges
  - Uzerche
  - Brive
- six arrêts en Midi-Pyrénées :
  - Souillac
  - Gourdon
  - Cahors
  - Caussade
  - Montauban
  - Toulouse

Une grande majorité des usagers estime qu'il est nécessaire de maintenir les arrêts existants. Pour accroître le trafic, les horaires doivent être adaptés aux besoins des populations. En effet, une modification des horaires sans concertation avec les voyageurs peut engendrer une diminution de la fréquentation. La suppression d'arrêts apparaît comme peu compatible avec le droit à l'égalité d'accès au service public.

Pour les territoires desservis par les gares qui ont subi la refonte de 2007 (comme Gourdon ou Saint-Sébastien), le rétablissement des dessertes supprimées paraît indispensable.

Cependant, la SNCF considère que pour augmenter le nombre de voyageurs, il faut améliorer le temps de parcours qui est le facteur principal d'attractivité d'un mode de transport. Pour cela, la SNCF estime qu'il est nécessaire de supprimer des arrêts<sup>4</sup>.

Pourtant, l'augmentation de dessertes ces 10 dernières années à La Souterraine, ville « intermédiaire », a permis de doubler le nombre de voyageurs, passant de 80 000 à 160 000.

Les informations communiquées par la Directrice Générale de SNCF Voyages ne concernent que les années 2008 et 2009 et ne permettent pas de mesurer les

---

<sup>4</sup> Audition des Représentants de la SNCF, Réunion du 6 Avril 2010

évolutions de fréquentation sur une période significative. De plus, une grande majorité des chiffres est donnée en valeur relative et ne permet pas d'apprécier précisément le nombre de voyageurs présents sur les différents tronçons de la ligne.

Les CESR se positionnent en faveur **d'une alternance de trains permettant une desserte rapide et une desserte plus fine**. Ainsi peut-on dire que la ligne « repose prioritairement sur les notions d'aménagement équilibré et durable du territoire »<sup>5</sup>.

Avec les correspondances, l'axe Nord-Sud structure le territoire en offrant aux lignes de transport en commun l'accès aux grands centres départementaux, régionaux et nationaux. Cependant, en région Midi-Pyrénées, les temps de correspondance sont jugés trop longs et les trajets parfois incohérents (exemple : refaire une partie de trajet dans l'autre sens parce que l'arrêt n'existait pas au premier passage). En région Limousin, les correspondances à Brive doivent être améliorées avec une coordination entre Voyages France Europe (VFE) et TER pour une correspondance quai à quai. En région Centre, les délais voire le manque de correspondances entre Vierzon et Bourges posent des problèmes aux voyageurs.

Sur la régularité, les usagers estiment que les retards surviennent de plus en plus fréquemment et peuvent entraîner des conséquences sur l'accès aux correspondances. Ceux-ci s'expliquent en partie par les travaux effectués sur la ligne. En effet, lorsque sont effectués des travaux sur l'infrastructure, les conditions de plan de transport peuvent impacter le service de transport. Les usagers ont également souligné le problème de l'accessibilité à Paris. En effet, l'entrée dans la banlieue de Paris est longue (50 kms). Les trains de banlieue étant prioritaires (RER C), le train Toulouse-Paris a un risque de retard plus élevé que les trains franciliens. Les voyageurs de cette ligne notent donc une dégradation de la ponctualité mais aussi un manque d'information sur les problèmes rencontrés en cas de retard.

Cependant, la SNCF indique qu'en 2010, 87% des trains ont moins de 10 minutes de retard.

En ce qui concerne la vitesse, aucun train ne réalisant aujourd'hui les performances atteintes dès 1967 par le Capitole, beaucoup considèrent qu'il est souhaitable de diminuer les temps de parcours. La fréquence du service est également perçue comme insuffisante, en particulier sur le tronçon Limoges-Toulouse. Elle est considérée comme faible notamment les vendredis, dimanches et lundis. Les usagers de la ligne en région Centre notent un manque de train en début d'après-midi rendant très difficile voire impossible des allers-retours à Paris dans la demi-journée.

Les CESR considèrent que **l'accroissement des vitesses est aussi importante que l'amélioration des fréquences** et se positionnent en faveur **d'un service alterné entre train rapide et train de desserte fine du territoire** afin d'adapter l'offre aux besoins des clients.

RFF met actuellement en place le cadencement pour une mise en service en 2012 (dès décembre 2011). Cependant, la SNCF craint que cette organisation ne se traduise par une baisse de performance et une « perte de souplesse »<sup>6</sup>. Les représentants de la SNCF ont également précisé qu'il devrait y avoir un semi direct sur l'axe Paris/Brive (1 à 2 arrêts) alterné avec un omnibus toutes les heures (4 à 5 arrêts) sans préciser le rythme journalier (en particulier le

<sup>5</sup> CESRL, Motion d'urgence relative à la réalisation du POLT, octobre 2003

<sup>6</sup> Intervention de M. Sessego, 6 Avril 2010

« creux » de l'après midi). Ils indiquent que l'axe serait centré autour de Limoges et Brive, mais qu'il y aurait la suppression du direct Paris/Limoges. Les trains seraient mis en circulation sur ces créneaux en fonction des trafics. Le cadencement représente un intérêt évident pour les voyageurs et entraîne une meilleure coordination entre les différents modes de transport en commun. Cependant, la mise en place du cadencement ne garantit pas le maintien de la qualité du service ni son amélioration. Ce maintien passe par la préservation des fréquences et l'amélioration par leur augmentation.

De ce fait, une segmentation de l'axe et un transfert de charge aux Autorités Organisatrices de Transport apparaissent comme inadmissibles.

Au Nord, la mise en place d'une rame TGV expérimentale Brive-Lille en 2007 sur la ligne traditionnelle permet de relier nos régions à l'aéroport Roissy Charles-De-Gaulle et à Lille ce qui les connecte au réseau à grande vitesse national et européen, dont le TGV Est pour se rendre à Strasbourg ou Zurich, l'Eurostar pour aller à Londres, ou encore le Thalys pour atteindre Bruxelles ou Amsterdam. Depuis son ouverture, la liaison TGV Brive-Lille a comptabilisé plus de 280 000 voyageurs. Le succès de ce service n'est donc plus à prouver même si sa promotion apparaît à améliorer par la SNCF dans ses informations horaires.

Cependant, la SNCF note que la pérennisation du service n'est pas acquise car l'exploitation demeure déficitaire malgré un trafic plus important que prévu. Il appartiendrait aux Régions de prendre en charge la totalité du déséquilibre, soit 2,75M€ pour chacune des deux Régions au lieu de 1M€ actuellement. Toutefois, il est impensable que les Régions soient contraintes de prendre en charge le déséquilibre.

Il est à noter que cette relation présente peu d'intérêt pour les Midi-pyrénéens, le départ étant trop tôt le matin. Pour les usagers des régions Centre et Limousin, ce service est apprécié. Cependant, ils mentionnent qu'il est possible de faire un aller-retour dans la journée dans le sens Sud-Nord mais que cette facilité n'est pas donnée aux Lillois qui s'intéressent à nos territoires.

**Les Régions sont très attachées à cette desserte. Mais il est impensable que l'on puisse imputer aux seules Régions le financement qui relève d'une mission d'intérêt national.** Alors que l'on arrive à la fin de la période d'expérimentation, ce serait l'occasion de vérifier s'il est pertinent que les collectivités financent le TGV Brive-Lille.

**Les CESR considèrent que :**

- **La ligne ferroviaire Paris-Toulouse par Limoges a un rôle de desserte des pôles urbains régionaux et un rôle de desserte des espaces ruraux des régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées mais notamment des départements de la Dordogne, du Cantal, de l'Aveyron ou du Lot-et-Garonne.**
- **Les vitesses ont connu une régression sensible ces dernières années, les dessertes ont été réduites souvent sans concertation préalable.**
- **Le TGV Brive-Lille occupe une fonction d'accessibilité aux pôles internationaux.**

**Les CESR demandent :**

- **Une complémentarité entre desserte rapide et desserte fine du territoire pour une prise en compte de l'accessibilité des populations quel que soit leur lieu de résidence.**
- **Une meilleure répartition entre vitesse et fréquence pour une prise en compte des différents besoins des populations.**
- **Une reconduction du TGV Brive-Lille pour une connexion rapide aux grandes lignes européennes de transport.**

## V. UNE TARIFICATION A REVOIR

### 1. DES TARIFS INJUSTES ET INCOMPREHENSIBLES

Généralement considérée comme trop élevée, d'autant qu'elle s'accompagne d'une réservation obligatoire qui, en dépit du gain de clientèle (via le « yield management ») que lui attribue la SNCF, apparaît à beaucoup sans réelle justification ou contrepartie en matière de services offerts, la tarification des dessertes sur la ligne historique Paris-Toulouse est jugée par nombre des interlocuteurs des CESR non seulement injuste mais incompréhensible.

De fait, nombreux sont ceux qui dénoncent l'injustice de prix de billets comparables à ceux des liaisons TGV pour un service bien moindre à tous points de vue.

Compte tenu des paramétrages actuels du « yield management », les clients des petites et moyennes gares ne peuvent en outre bénéficier des offres commerciales les plus intéressantes, exclusivement réservées aux grandes gares. Pour des territoires de relativement faible densité de population, cet état de fait, conjugué à la suppression d'arrêts, est particulièrement mal vécu, comme une incitation au déménagement voire à l'abandon du territoire

Beaucoup se plaignent par ailleurs, notamment dans les territoires desservis en correspondance à partir des embranchements, de ne pas avoir accès à l'ensemble de la gamme tarifaire et vivent cette situation comme une relégation.

### 2. LA POSITION DES CESR

Les CESR considèrent tout d'abord que les malaises perçus au sujet de la tarification ne sont bons pour personne et desservent le transport ferroviaire de voyageurs sur cet axe. Il est donc souhaitable de leur mettre fin.

Dans ce sens, ils formulent trois propositions :

- **Autoriser l'accès à tous les tarifs à partir de toutes les gares, notamment les gares en correspondance ;**
- **Assurer une cohérence territoriale accrue de la tarification, notamment par l'offre de tarifs identiques à l'échelle des territoires d'influence des principaux arrêts (bassins d'emploi, départements...) quelle que soit la gare de départ ;**
- **Améliorer le rapport qualité/prix des services Palito ce qui, dans un premier temps et compte tenu du décalage actuel entre coût et service, ne peut en fait se traduire que par une amélioration de la qualité de service à prix constant.**



## **VI. UN POTENTIEL FRET INSUFFISAMMENT VALORISE**

Avec 10 millions de tonnes par an, loin des 80 ou 40 Mt des axes rhodanien et atlantique (RFF lors de l'audition du 6/4/2010), le trafic fret sur cet axe résulte aujourd'hui principalement du secteur céréalier et de certains autres produits (carrières et engrais). L'utilisation de cette voie est plus particulièrement déterminante pour le trafic céréalier en direction de Port La Nouvelle et partiellement La Rochelle.

Pour autant, bien que les élus rencontrés et les professionnels du transport (TLF) semblent à court terme peu sensibles à ce sujet, tous en souhaitent **une évolution positive sur le moyen et long terme.**

Dans chacune des trois régions, les milieux économiques auditionnés, notamment la fédération des coopératives agricoles du Centre, considèrent que le fret ferroviaire ne peut se développer qu'à la condition que le service offert soit mieux adapté aux besoins des chargeurs : réactivité de l'offre, ponctualité des mises à disposition, respect des délais d'acheminement, qualité du matériel rénové et entretenu...

### **1. HANDICAPS ET ATOUTS DE LA LIGNE**

Le trafic de marchandises souffre en effet sur cette ligne de certains handicaps :

- en premier lieu, les plans fret successifs qui ont mis à mal les dessertes de proximité que permettait le réseau capillaire, par exemple la suppression des gares bois, pourtant souvent rénovées sur fonds des collectivités territoriales, puis la suppression du wagon isolé, voire l'exigence de trains complets ;
- en second lieu certaines pratiques commerciales de la SNCF conduisant à des tarifs élevés, non concurrentiels, voire à l'absence d'offre, s'ajoutant à une qualité de service insuffisante ont provoqué une perte de confiance de nombreux chargeurs.

A ces handicaps s'ajoutent d'autres difficultés d'ordre technique telles que les ouvrages d'art qui ne sont pas au gabarit B+, ou les fortes déclivités de la ligne dans sa partie Sud qui peuvent en rendre l'exploitation plus coûteuse. Ces handicaps techniques sont toutefois à relativiser: l'absence de gabarit B+ n'est déterminante que pour écouler des convois très particuliers (les très grands conteneurs) ; si certains profils de voie sont difficiles au sud, ils sont très favorables au nord et la distance à parcourir en empruntant l'axe central est plus courte que celle des deux autres axes, rhodanien ou atlantique. L'axe PALITO est le plus court trajet pour Barcelone depuis le Nord de la France, et, à terme, pour Saragosse par la traversée centrale des Pyrénées (TCP).

Mais inversement le trafic fret devrait pouvoir tirer profit de plusieurs éléments favorables:

- d'une part le bon niveau d'équipement de la ligne (cf. chapitre Infrastructure), ainsi que ses possibilités d'ouverture de sillons (cette ligne est loin de son niveau de saturation) lui confèrent d'indéniables capacités en

terme d'offre comme en témoigne l'intérêt que lui portent certains nouveaux opérateurs, tels qu'Euro Cargo rail, filiale de la DB

– d'autre part, une forte demande potentielle résultant d'une politique d'aménagement du territoire coordonnée sur l'ensemble des trois régions aux échelles internationale, nationale, locale.

## **2. DES PERSPECTIVES A TROIS ECHELLES**

### Un fret à dimension internationale :

Ainsi en est-il des investissements réalisés à Vierzon (2 voies de 800ml pour les trains fret) afin d'anticiper le besoin d'un port sec pour l'hinterland du port de Nantes- Saint Nazaire, à l'intersection de flux nord / sud (Le Havre/ Rouen-Espagne) et ouest / est (Nantes / Est Europe par Saincaize -Chagny)

C'est aussi et surtout l'exemple de l'Eurocentre de Toulouse dont certains terrains et bâtiments ont été achetés par Barcelone pour en faire son troisième port sec après ceux de Saragosse et Madrid, sans oublier le potentiel qui résultera de la TCP.

Une réponse nationale. Après son inscription au plan fret SNCF de 2005, sous forme de « tapis roulant » entre Saint Jory et Vierzon, l'axe PALITO est à même de répondre à la saturation annoncée à terme de la Magistrale Ecofret à l'est et de l'atlantique Ecofret, comme indiqué lors de la réunion du Comité de suivi des CESR du 6 avril 2010, où RFF a commenté la carte des couloirs ferroviaires européens pour les marchandises.

Une réponse locale, déterminante pour l'avenir des différents bassins de vie. Les exemples de Vierzon, Châteauroux, Limoges et Toulouse, montrent combien cet axe est important pour le développement économique, démographique et social de ces territoires comme de ceux qui leur sont liés. En Midi- Pyrénées, le devenir de certaines entreprises du nord de la région pourrait être menacé en cas d'abandon du fret sur la ligne Toulouse- Paris aujourd'hui considérée comme un facteur de compétitivité pour les entreprises.

Complémentaires des initiatives de ports secs de Vierzon et Toulouse, des projets de plates formes fret, en limite Loiret/ Eure-et-Loir (Artenay), à Limoges (Puy Imbert), à Brive (Estavel), montrent comment des équipements indispensables au trafic de grande distance sont aussi une réponse locale aux besoins des bassins de vie.

## **3. LE FRET : LE VECTEUR D'UNE POLITIQUE COORDONNEE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Par nécessité, l'activité ne peut se concevoir qu'en logique de complémentarité entre des réseaux capillaires alimentant les bassins de vie et l'axe lui-même à ses différentes échelles. En effet, si le transport fret ferroviaire trouve son équilibre économique pour le transport massifié sur les grandes distances, la massification ne peut résulter que de l'addition de besoins diversifiés et la grande distance n'a de sens que pour desservir la proximité. Cela signifie qu'au delà de l'infrastructure, la gestion et le développement de cette activité mérite d'être reconnue dans ses différentes dimensions par l'Etat et l'Europe et tout d'abord dans le cadre d'une déclinaison de l'engagement national pour le fret ferroviaire



(Etat) en lien avec le schéma directeur pour un nouveau transport ferroviaire (SNCF).

**Les partenaires des trois régions ont une vision convergente sur la vocation fret de la ligne, son potentiel et le besoin d'y renforcer l'offre sur la ligne actuelle, sans investissement de court terme.**



## VII. LA LIGNE PALITO, INDISPENSABLE AU DYNAMISME DE NOS TERRITOIRES

Chacun constate que cette ligne, au delà de la nostalgie du Capitole, constitue toujours **un des trois axes structurants Nord-Sud**, voyageurs et fret, à forte dimension internationale ainsi qu'**un acteur majeur de l'aménagement du et des territoires concernés**, urbains et ruraux.

Cette ligne comporte toutes les fonctions que l'on peut attribuer à une ligne ferroviaire. Elle comprend, tout d'abord, **une mission grande ligne** indispensable au désenclavement des pôles urbains et ruraux de nos territoires pour une desserte de Paris mais également des pôles entre eux (exemples : Brive-Toulouse ; Châteauroux-Limoges). Elle détient un rôle de connexion au réseau TGV Est et Nord, d'ouverture au réseau européen, notamment par le **TGV Brive-Lille**. Cette ligne est complétée d'**une mission TER** qui permet une desserte plus fine du territoire. Elle offre un **service de nuit**, Lunéa, qui, outre la desserte des territoires du Centre-Sud de la France les plus éloignés de Paris, permet celle de villes espagnoles frontalières.

La dernière fonction de la ligne est sa **dimension fret**. Utilisée par plusieurs entreprises, dont les coopératives céréalières de la région Centre, elle permet des relations commerciales du Nord de la France à l'Espagne.

C'est sur cette réalité et ces perspectives que s'inscrivent les volontés communes des trois CESR Centre, Limousin et Midi Pyrénées, qui prennent appui sur les avis et remarques d'un grand nombre d'acteurs : usagers, responsables socio économiques, syndicaux, élus.

Tout d'abord, ils estiment que l'avenir du PALITO doit être appréhendé dans une logique pleine et entière de continuité géographique de l'axe historique Paris / Orléans / Limoges / Toulouse et de desserte des territoires traversés, tant en terme de pôles urbains que de milieux ruraux, aussi bien à l'égard des voyageurs que du fret.

Ils considèrent également que le PALITO doit être appréhendé dans l'ensemble des services que la ligne assure (TER, TEOZ, Lunéa, TGV, fret) et non en les dissociant ; qu'il doit s'inscrire dans un double maillage complémentaire (et non pas contradictoire)- celui du réseau TGV actuel et futur- et celui plus capillaire de chaque point de desserte, en particulier des bassins de vie. En mettant en place une approche concertée entre les Autorités Organisatrices de Transport, le cadencement devrait permettre d'améliorer la qualité de services et en particulier les correspondances. Ainsi, les temps de parcours pourraient être diminués et l'offre ferroviaire n'en deviendrait que plus attractive.

Aussi réaffirment-ils leurs positions :

-Les infrastructures :

C'est une radiale qui doit être confortée et raccordée à terme aux réseaux TGV, ceci par des travaux permettant de maintenir le niveau de service (sécurité, fiabilité, confort) mais également de valoriser son potentiel (mise au gabarit B1, rectification des courbes les plus contraignantes) pour retrouver sur la totalité du tracé, son caractère de voie rapide.

-Le matériel :

Il doit être envisagé pour répondre à deux objectifs :- la performance de l'acte de transport et le confort en circulation, ceci avec trois types de matériels (des rames TGV, éventuellement pendulaires, sans sur-tarifcation de péage en ligne classique, des rames TER modernes, des rames LUNEA modernisées); et bien entendu, au plus tôt, les voitures doivent retrouver le niveau de propreté et d'hygiène qu'elles n'auraient jamais dû perdre.

- Les dessertes :

Ils estiment que cette ligne doit assurer une double complémentarité entre desserte rapide et desserte plus fine, par accroissement de vitesse et amélioration des fréquences.

Le TGV Brive /Lille doit être reconduit. Les Régions sont très attachées à cette desserte mais il est impensable que l'on puisse imputer aux seules Régions le financement qui relève d'une mission d'intérêt national.

- La tarification doit faire l'objet d'une refonte permettant aux usagers de retrouver confiance et attrait, et, pour la SNCF, de reconquérir des clients actuellement utilisateurs de l'automobile pour augmenter le trafic voyageurs et tendre à l'équilibre financier de la ligne. Ainsi, toute offre devrait être accessible à la fois en gare et par Internet pour toucher l'ensemble des usagers potentiels.

- Le potentiel fret doit être reconnu et valorisé en prenant en considération la triple dimension internationale (en particulier en direction de la péninsule ibérique), nationale et locale de cet axe.

En combinant toutes ces améliorations, la ligne PALITO devrait retrouver des clients tournés actuellement vers le mode routier.

Plus encore, les trois CESR (ainsi que les acteurs auditionnés) sont convaincus que cet axe radial est un **outil majeur d'aménagement du territoire**, européen, français et local. Le CIADT du 11 mai 2010 annonce des décisions prochaines pour les trains « Intercités » et « TEOZ », tant en termes d'exploitation que de matériel roulant. Les CESR, relayant les acteurs locaux, attendent que la ligne Paris – Toulouse par Limoges soit traitée en prenant en compte son caractère irriguant et structurant, et dans la perspective d'une intégration au réseau TGV dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) en préparation.

Les trois CESR, et avec eux les acteurs et élus locaux, entendent que la mission qui leur a été confiée participe réellement à la décision.

**En répondant aux questions qui leur étaient posées quant à l'avenir de la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, longtemps associée au train « Le Capitole », les Conseils Economiques et Sociaux Régionaux du Centre, du Limousin et de Midi-Pyrénées souhaitent que cette ligne nationale connaisse un saut qualitatif tant du point de vue du matériel et des dessertes que de l'infrastructure.**

Les décisions qui seront prises par la SNCF, avec les Présidents des Régions et RFF doivent redonner des perspectives de desserte ferroviaire attractive aux habitants et aux territoires concernés. C'est le sens des propositions formulées dans cet avis.

## **Annexes**

- Liste des personnes auditionnées
- Enquête envoyée aux collectivités locales, associations d'usagers et comités de défense
- Carte RFF de la structure de l'axe actuel

## Annexe 1 : Personnes auditionnées

Didier DUBOIS	Directeur Régional de la SNCF	26 mars 2010	CESRC
Richard ROUSSEAU	Directeur Centre-Limousin RFF	4 mars 2010	CESRC
Charles-Eric LEMAIGNEN	Président d'Agglomération d'Orléans	19 mars 2010	CESRC
Jean-François MAYET	Président d'Agglomération de Châteauroux	19 mars 2010	CESRC
M MORNAY	Président du Pays de Vierzon	9 mars 2010	CESRC
Michel SAPIN	Maire d'Argenton-sur-Creuse	29 mars	CESRC
Jean-Claude SANDRIER et bureau de l'association	Président de l'Association Urgence ligne POLT	9 mars 2010	CESRC
Jean-Claude TROIN	Président de la FNAUT	18 mars 2010	CESRC
Guy ROBINET, président et la Commission « aménagement du territoire »	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Centre	16 mars 2010	CESRC
MM GOUSSEAU, président, BARTOLO, FORTIN	Fédération régionale des coopératives agricoles/ Chambre Régionale d'Agriculture	18 mars 2010	CESRC
Sandra PANET	Secrétaire Générale de Transport et Logistique de France	23 mars 2010	CESRC
Eric DOLIGE	Président du Conseil général du Loiret <i>Contribution écrite</i>	13 avril 2010	CESRC
Joël SOURSAC	Président de la Chambre Régionale de l'Agriculture du Limousin	8 Mars 2010	CESRL
Marc FAYET	Directeur de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Limousin	8 Mars 2010	CESRL
Bertrand GIRAUD	Président du Comité de défense de la gare de Saint-Sébastien	15 Mars 2010	CESRL
Serge MONTAGNE	Délégué Régional de la FNTV	15 Mars 2010	CESRL
Michel CANIAUX	Délégué Général de l'Association Logistique Transport Ouest	15 Mars 2010	CESRL
Jean-Louis CAMUS	Secrétaire Général de la FNAUT	15 Mars 2010	CESRL

Jean-Pierre LIMOUSIN	Président de l'Association pour la promotion de la LGV « Poitiers/Limoges »	15 Mars 2010	CESRL
Martine ANERO VAN HEEMS Robert DARNIS Merzouk SIDER Marcel LACRAMPETTE	Association « Tous Ensemble Pour Les Gares »	23 Février 2010	CESRMP
Alain BERTHOUMIEU	Représentant régional de la FNAUT	23 Février 2010	CESRMP
Christophe SCHIMMEL	Association de Défense de la Gare d'Assier et pour la Promotion du Rail	23 Février 2010	CESRMP
Pierre PANTANELLA	Le Collectif Aveyronnais de Défense et de Développement des Services Publics	23 Février 2010	CESRMP
Gérard SAMOUILLAN Jack HENRY Suzanne PIRIE Josiane SAMOUILLAN Brigitte DUCLOZ	Association « Tous ensemble pour les gares du Tarn et Garonne – TEG82 »	23 Février 2010	CESRMP
Gérard MEYNENG Martine LOISEAU	Association des usagers pour la promotion et le développement du rail en Midi-Pyrénées	23 Février 2010	CESRMP

Richard ROUSSEAU et Sylvestre SALIN	RFF Centre-Limousin	6 Avril 2010
Paul SESSEGO et Patrick JEANSELME	SNCF Voyages et SNCF Limousin	6 Avril 2010
Lilian MAZIERE	CGT	6 Avril 2010
Laurent LAJOINIE	UNSA	6 Avril 2010
Arnaud ZERBIB	FO	6 Avril 2010
André MILAN	CFDT	6 Avril 2010



## Annexe 2 : Enquête

### I/ QUESTIONS GENERALES CONCERNANT LES USAGERS :

#### 1 - Le matériel roulant

	Très bien	Bien	Moyen	Mauvais
- confort général offert par les voitures :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- propreté des voitures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- capacité des trains	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- équipement des voitures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
- accès aux voitures	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### **Question :**

-Quelles sont vos principales attentes (et propositions) en matière de matériel roulant ?:

---

---

---

---

---

#### 2 - Les dessertes

	Très bien	Bien	Moyen	Mauvais
- horaires	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- trains de nuit (en cas d'utilisation)
- Correspondances (TER, grandes lignes, bus)
- nombre et localisation des arrêts
- nombre et fréquences des arrêts
- temps de parcours
- tarifs appliqués
- Services à bord

**Questions :**

- Que-pensez-vous des évolutions des services offerts ces dernières années (dernière décennie), en terme, d'amélioration, de stagnation ou de dégradation ?

---



---



---

- Souhaitez-vous que des arrêts supplémentaires soient créés et/ou que d'autres soient supprimés (lesquels, pourquoi) ?

---



---



---

- Privilégieriez-vous des progrès en matière de fréquence ou de vitesse ?

---



---



---

- Avez-vous accès à l'ensemble de la gamme tarifaire (en particulier à la gamme « Voyages France Europe »)

---



---



---

- Au niveau des services à bord, que souhaiteriez-vous de plus ou de mieux ?

---



---



---

- Etes-vous satisfait du TGV Brive – Lille (horaires, intérêt) ? Souhaitez-vous un 2<sup>ème</sup> AR journalier et à quelle heure de préférence ?

---



---



---

- Seriez-vous disposé à payer plus cher le billet pour une meilleure qualité de service ?

---



---



---



-----  
-----  
-Le PALITO est-il utilisé pour accéder aux grands centres de décision français et européens, aux aéroports ? A défaut, quels sont les moyens de transport qui assurent ces relations ?  
-----  
-----  
-----

III/ QUESTIONS PARTICULIERES CONCERNANT LES TERRITOIRES (EPCI) :

**Questions :**

- Quel est l'intérêt de cette ligne et des dessertes qu'elle permet pour votre territoire ? Avez-vous des dessertes de rabattement (par fer, route), des plateformes intermodales ou des pôles d'échange en lien avec le PALITO (interconnexion) et lesquelles ?  
-----  
-----  
-----

- Pouvez-vous en préciser l'importance sociale, économique et écologique d'un point de vue local ?  
-----  
-----  
-----

- Quelles sont vis à vis de cette ligne vos attentes et demandes (dessertes, services...) à court, moyen et long terme, notamment pour améliorer l'accessibilité de votre territoire?  
-----  
-----  
-----

- Comment envisagez-vous le financement des dispositions nécessaires pour rendre la ligne PALITO attractive ?  
-----  
-----  
-----

- Avez-vous pris une délibération au sein de vos exécutifs locaux en faveur du PALITO ?  
-----  
-----  
-----

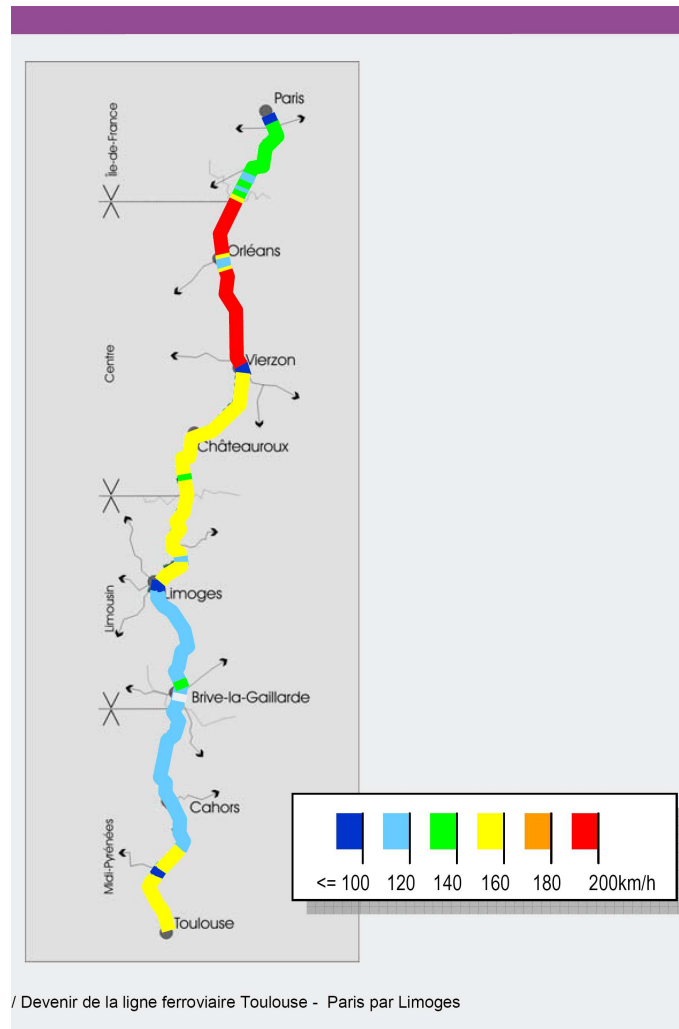
COMMENTAIRES COMPLEMENTAIRES :  
-----  
-----  
-----

<b><u>Identité</u></b>	<b><u>Coordonnées (facultatives)</u></b>
<b><u>Nom :</u></b> _____	<b><u>Adresse :</u></b> _____
<b><u>EPCI :</u></b> _____	<b><u>Tel :</u></b> _____
<b><u>Association :</u></b> _____	<b><u>Courriel :</u></b> _____

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION

### Annexe 3 :

#### La structure de l'axe actuel



Source : RFF, 2010







CESR Centre  
9, rue Saint Pierre Lentin  
45 041 Orléans Cedex 1

Tél. 02.38.70.30.39  
Fax 02.38.70.31.20

[cesr@regioncentre.fr](mailto:cesr@regioncentre.fr)  
[www.cesr.regioncentre.fr](http://www.cesr.regioncentre.fr)



CESR Limousin  
27, boulevard de la Corderie  
87 031 Limoges Cedex

Tél. 05.55.45.19.80  
Fax 05.55.45.17.77

[ces@cr-limousin.fr](mailto:ces@cr-limousin.fr)  
[www.regionlimousin.fr](http://www.regionlimousin.fr)



CESR Midi-Pyrénées  
18, allée Frédéric Mistral  
31 077 Toulouse Cedex 4

Tél. 05.62.26.94.94  
Fax 05.61.55.51.10

[cesr@cesr-midi-pyrenees.fr](mailto:cesr@cesr-midi-pyrenees.fr)  
[www.cesr-midi-pyrenees.fr](http://www.cesr-midi-pyrenees.fr)