

**ASSOCIATION « TER D'AVENIR POITIERS-LIMOGES :
CRÉONS LA MOBILITÉ DURABLE »**

Livre blanc

pour le développement de l'axe

TER Poitiers-Limoges

et pour le droit à la mobilité

durable

Novembre 2012

INTRODUCTION

Enjeux

La ligne TER Poitiers-Limoges est un axe de transport structurant entre les deux capitales régionales. Son trafic est en constante augmentation depuis que les conseils régionaux en assument la charge. Cependant l'infrastructure reste sous utilisée faute de travaux de modernisation suffisants et d'interconnexions avec d'autres modes de transports collectifs. Ces insuffisances laissent à penser aux populations rurales du Sud Vienne et du Nord Limousin que la voiture individuelle reste la seule réponse possible à leurs besoins quotidiens de déplacements familiaux, administratifs ou professionnels.

Pourtant du fait du renchérissement du coût des carburants et des conséquences environnementales provoquées par la consommation des énergies fossiles, les questions de la mobilité en milieu rural se posent avec autant d'acuité qu'en zones urbaines ou périurbaines.

L'urgence de la transition énergétique oblige donc chacun, habitants, usagers et responsables politiques à rechercher des réponses aux besoins multiples de déplacements tant de proximité, qu'interurbains, périurbains et régionaux, qui par ailleurs concernent le plus grand nombre de citoyens.

Il ne s'agit donc pas d'opposer la voiture aux autres moyens de transports, marche à pieds, vélo, bus, cars, tram ou train, mais de faire en sorte que tous ces moyens interconnectés entre eux offrent aux usagers des transports publics, une continuité dans leurs déplacements et une véritable alternative à la voiture

individuelle , dans des conditions accrues de sécurité et de confort, notamment pour leurs déplacements les plus fréquents et les plus longs.

Le TER qui relie les villes importantes doit aussi assurer, aujourd’hui et plus encore demain, une fonction d’intermodalité pour répondre aux enjeux majeurs d’aménagement des territoires et de leur mise en réseaux plus étroits.

Intermodalité et AOT

Un des problèmes que rencontrent ceux qui désirent développer l'intermodalité, c'est le fait que les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) sont multiples et possèdent chacune leur domaine de compétence. Par exemple, la gestion des TER n'est pas du domaine de la SNCF, mais des régions. Dans le cas qui nous intéresse, c'est d'ailleurs la Région Limousin qui est responsable de la ligne Poitiers-Limoges. Pour les cars dans le département, la gestion et le développement incombent aux Conseils Généraux, alors que les bus de ville sont sous la responsabilité des Communautés d'Agglomération. Cette dilution des responsabilités est un écueil à la mise en place de solutions intégrées.

C'est en grande partie pour cette raison que l'association TER d'Avenir s'est créée: mettre autour d'une même table les acteurs et les usagers du transport, afin d'échanger, évaluer la situation et proposer des solutions. L'association est administrée par un conseil d'administration composé de 3 collèges :

1er collège : COLLECTIVITES : Autorités Organisatrices de Transports et Collectivités Territoriales, à titre d'exemple et de façon non exhaustive : Conseil Général 86, 87 , Conseil Régional Limousin, Conseil Régional Poitou-Charentes, Communautés d'Agglomération, Communes, Communautés de Communes, en relation avec l'objet de l'association. .

2ème collège : Experts : Associations et Professionnels de transport. A titre d'exemple et de façon non limitative, Utilisateurs de transport, Associations Environnementales, Syndicats de professionnels, Partis politiques, RFF, SNCF, Autocaristes.

3ème collège : Particuliers : Toute personne intéressée par l'objet de l'association.

Le siège social est fixé à la Communauté de Communes du Lussacois:

3, avenue de l'Europe 86320 LUSSAC-LES-CHATEAUX

PROPOSITIONS

La ligne TER Poitiers-Limoges, un axe structurant vital à développer

Paradoxalement, le projet de ligne LGV entre Poitiers et Limoges a permis de mieux mesurer l'importance de la ligne historique pour les territoires irrigués du Sud Vienne et du Nord Limousin, tout comme la RN147, et les risques que lui ferait courir un déclin de son trafic au profit de la seule grande vitesse, inadaptée à leurs besoins de désenclavement et de développement.

L'association TER d'avenir Poitiers-Limoges, composée d'autorités organisatrices de transports (AOT), de responsables politiques, d'associations intéressées au transport et de citoyens travaille depuis deux ans à l'élaboration de solutions de court et moyen terme permettant le développement de cet axe, véritable colonne vertébrale du transport et des déplacements pour les territoires Sud Vienne et Nord Limousin entre Poitiers et Limoges.

Quatre propositions ont été individualisées et sont présentées dans les pages suivantes.



Améliorer l'infrastructure pour réduire encore le temps de trajet ?

- a) Travaux complémentaires pour réaménager le croisement ferroviaire de BELLAC et NIEUIL en Haute-Vienne
- b) Rectification de certains tracés en courbe et effacement de passages à niveau, électrification de la ligne afin d'en faire une voie adaptée à la circulation des TER rapides, dits TER-GV, pouvant atteindre la vitesse de 160 km/h.

Ces différents travaux de modernisation permettront d'améliorer la vitesse commerciale et le confort de la ligne, le matériel TER étant conçu pour rouler à 160 km/h.

Problèmes mis au jour :

- Secteur de voies de mauvaise qualité, par exemple malfaçons des travaux au niveau de la de Civaux (voir annexe ...) et travaux non réalisés en Haute Vienne du Dorat à Limoges,
- Entretien régulier des abords des voies : énormément de problèmes de chutes d'arbres etc., entraînant assez fréquemment des retards sérieux. Des abords dégagés permettraient d'améliorer la sécurité et la visibilité dans le sens « voie ferrée / route » et « route / voie ferrée ».
- Assurer la sécurité des voies (exemple : traverses mises en travers de la voie entre Montmorillon et Lussac, d'où risque de déraillement). D'une manière générale il serait nécessaire de mettre des personnels sur les voies, **on est passés de 45 cheminots à 5,5 affectés à cette ligne.**

2

Réhabilitation et réouverture des gares fermées par la SNCF

a) Réouvertures de gares: **Lussac-les-Châteaux** et **Mignaloux-Nouillé en Vienne, Couzeix – Nantiat en Haute-Vienne**. Réhabilitation d'autres gares, y compris celles qui ne sont pas fermées (Montmorillon, Le Dorat ...).

Créer un arrêt en **Zone Industrielle Nord de Limoges** (quai existant).

En faire des lieux de vie et de service aux usagers et aux habitants : vente de billets de train - bus, relais de services publics, éventuellement commerces, bornes internet, Avoir une ouverture avec une amplitude journalière suffisante.



La « gare » de Mignaloux-Nouillé en novembre 2011

b) Location de vélos, scooters, voitures électriques - bus à la demande - borne d'appel taxi.

c) Coordonner les bus et cars avec les trains (arrivée/départ) :

Il serait en particulier important d'organiser la complémentarité entre les bus et le TER afin qu'ils ne soient pas en situation de concurrence.

Les points de rabattement des bus doivent se situer à proximité des gares

L'intermodalité implique l'aménagement de structures particulières dans l'espace autour de ces gares :

parkings-voitures - parkings covoiturage identifiés – parkings à vélos équipés – bornes de recharges pour véhicules électriques (scooter/voitures).

*Exemple : correspondances **rapides et directes** par bus/navettes entre tous les trains en gare de Mignaloux-Nouaillé et les pôles CHU/Université, lieux d'emplois et d'études importants. Il est important que le public puisse rejoindre (ou repartir de) ces pôles **en 10mn maxi**. Ces correspondances seraient également utiles pour les personnes des zones « rurales » en RDV médicaux à la journée au CHU, ou pour les visiteurs de personnes hospitalisées.*

d) Propositions de desserte des petites communes autour de la ligne : communiquer auprès des habitants, par exemple pour prendre les cars dits "scolaires" qui sont ouverts aux habitants, organiser le covoiturage ou alors, un ramassage par petit bus dans certaines communes, ce qui nécessite de revoir l'offre et la fréquence des liaisons de transport en cars de la compétence des Conseils généraux de la Vienne et de la Haute-

Vienne.

Les gares de **Nieul l'Espoir**, **Fleuré** et **Lhonnaizé** ont été fermées et vendues à des particuliers comme maisons d'habitation, donc, irrécupérables. Cela crée un désert rural correspondant à des zones urbanisées importantes pour des gens travaillant à Poitiers auxquels on impose l'usage de la voiture comme moyen de transport.

Exemple : aller en voiture de Lhonnaizé ou Verrières prendre un train à Lussac allongerait considérablement le temps de déplacement et augmenterait le coût de transport. Comment pallier cet état de fait ?

Envisager un train omnibus matin et soir du **Dorat à Poitiers** ou du **Dorat vers Limoges**. L'installation de bornes aux arrêts désaffectés ou vente de billets dans le TER est nécessaire pour faciliter l'accès à ce service. La possibilité de retrait de billets des lignes non TER et de retrait de réservations internet (pour les TGV par exemple) serait intéressante.

- e) Amélioration de l'accueil des usagers sur les quais. **Prévoir des abris fermés dans le cas où la réouverture des gares s'avère impossible.**

3

Horaires – Dessertes

a) Mettre en place une grille horaire correspondant aux besoins des usagers. Le cadencement génère des situations invivables pour des utilisateurs quotidiens de cette ligne, les conduisant à abandonner le TER.

La résolution de ce grave problème passe par la mobilisation des énergies, en particulier politiques, au sein de la Région Limousin, responsable de la gestion de cette ligne.

b) Proposer des horaires fréquents et non soumis au cadencement par le moyen de trains n'utilisant pas la totalité de la ligne (desserte des bassins versants de Poitiers et de Limoges), et donc non soumis aux règles d'entrée sur les voies cadencées (Angoulême-Poitiers par exemple). Cela aurait l'avantage de valoriser l'arrêt **Mignaloux-Nouaillé** comme arrêt du CHU-UNIVERSITE de POITIERS avec poursuite du trajet en bus vers Poitiers-Est (cf plus haut). Cette proposition offrirait également une alternative pendant la période des travaux sur l'ancienne ligne Paris-Bordeaux au niveau du tunnel de Saint Benoît.

c) Il apparaît nécessaire de mettre en place un TER en ligne directe **sans arrêt de Limoges à Poitiers**. Cette proposition aurait le double avantage de permettre aux étudiants de circuler au sein du PRES (Pôle de Recherche de l'Enseignement Supérieur) à coût raisonnable et de donner aux Limougeauds la possibilité de rejoindre facilement le TGV vers Paris ou Bordeaux dans un temps acceptable (maximum une heure).

d) **liaison Campus Universitaire (Gare Mignaloux) – Campus Futuroscope** : étudier la possibilité de prolonger la ligne en liaison directe de Poitiers-Gare jusqu'à la station du Futuroscope (zone d'activité pour salariés et étudiants), en empruntant des sillons qui seront libérés après la mise en service de la LGV-SEA.

e) Dans les gares n'ayant pas d'agent, créer un système d'information aux usagers efficace et précis (annonces de trains supprimés, temps de retard...). Le système d'alerte « SMS » est actuellement réservé aux seuls abonnés et pas toujours performant.

f) Communiquer pour rappeler que les utilisateurs de TER peuvent prendre les cars scolaires dans le cadre de l'intermodalité vers les gares les plus proches (*ex : Lussac-les-Châteaux – Mazerolles – Lhonnaizé – Gouex ...*).

g) Faire en sorte que les horaires d'ouverture des structures d'accueil des élèves permettent aux parents de prendre le TER pour aller travailler et de rentrer par le même moyen.

4

Tarifs-Information

Offrir des tarifs attractifs, notamment pour inciter les jeunes à prendre les transports collectifs :

a) Etudier la possibilité d'un pass multimodal sur l'ensemble des réseaux des deux régions (tarif harmonisé).

b) Harmoniser et combiner les tarifs entre les différents modes de transports par une billetterie et des titres de transports uniques : par exemple articuler les lignes « **Lignes En Vienne** » vers les Gares (**Montmorillon - Lussac**) :

- afficher les horaires de correspondances et éditer des guides d'information, communs aux entreprises de transport sur un même parcours,

- inciter les citoyens à découvrir l'offre des transports collectifs et publics, par une amélioration de la signalétique et des actions d'information dans les communes,

- Permettre la distribution de guides et la vente de titres de transports dans les Mairies ou les commerces locaux, en l'absence de gare.

c) Prévoir un système d'indemnisation quand des problèmes récurrents sont rencontrés.

Une contribution au débat

- **L'ambition de ce livre blanc et de l'association « TER d'avenir Poitier-Limoges »** est de contribuer au débat déjà en cours dans toutes les collectivités territoriales et d'aider au développement d'une ligne TER, qui trop longtemps laissée à l'abandon par l'Etat, connaît un nouvel attrait depuis 2005, et doit participer au désenclavement des territoires ruraux traversés pour devenir un axe véritablement structurant d'aménagement, au service des habitants et usagers qui y vivent.
- Cependant, l'association est consciente que nombre de propositions formulées dans ce document, nécessitent une modification de la gouvernance des transports dont la compétence est exercée à plusieurs niveaux, de l'état aux communautés de communes, sans coordination entre eux. Dans cette attente, la création d'un **SCOT du Sud-Vienne** (Schéma de COhérence Territoriale) pourrait faciliter une telle réflexion et concertation.

Octobre 2012