



EGRIM

Analyse des contributions

E. BALLAN

Corpus des contributions

210 contributions sur internet / 110 contributions sur papier

Plusieurs contributions vides / contributions divisées du fait du format imposé sur internet / contributions déposées à l'identique sur les deux supports...

Après tri et répartition :

Grand public = personnes s'exprimant à titre personnel, le plus souvent usagers du train, parfois salariés/retraités de la SNCF ou d'une structure territoriale, etc. **185 contributions**

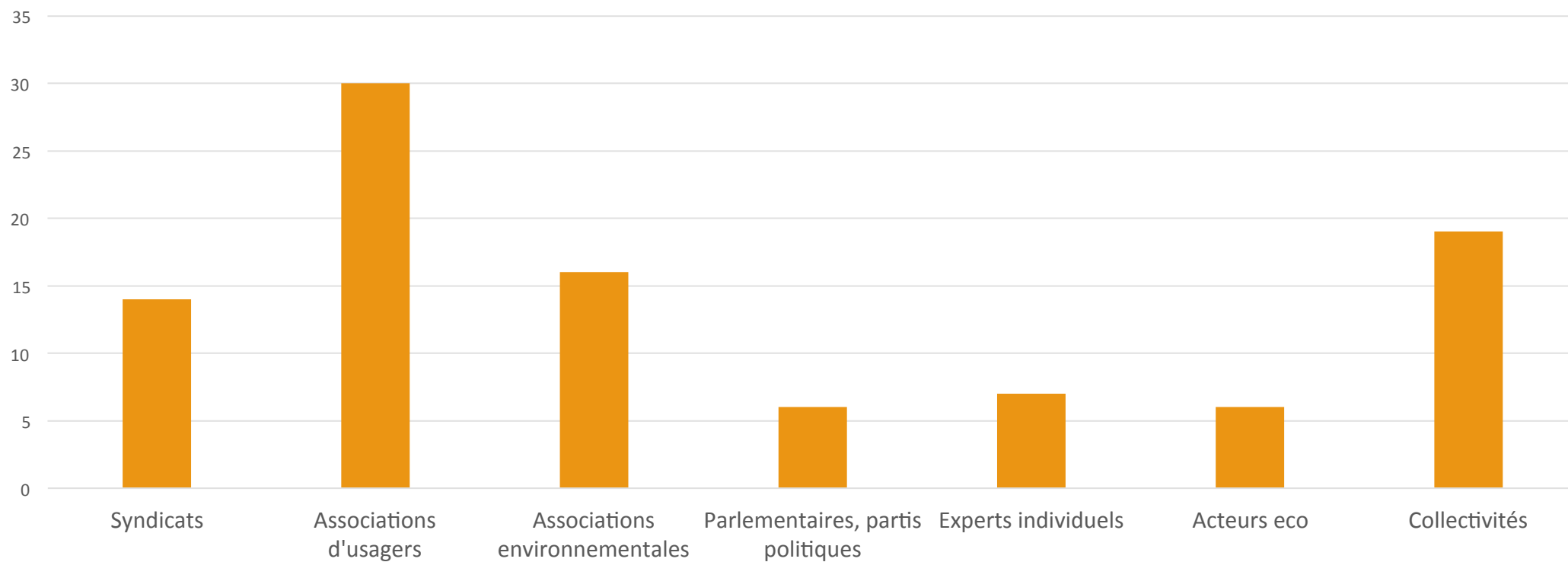
Acteurs organisés = organisation ou personne exprimant un point de vue construit collectivement au sein d'un groupe, d'une organisation, d'une entreprise ou d'une collectivité (*voir tableau répartition diapo suivante*). **101 contributions**

Total : 286 contributions



Les contributions d'acteurs

Répartition contributions acteurs EGRI



Ambitions partagées

La COP21 et le report modal :

L'enjeu majeur est de mettre les actes en accord avec les ambitions de transition énergétique. Le train est l'outil de cette transition: les contributeurs l'envisagent comme le moyen principal de « piquer » le trafic à la route, jugée polluante et dangereuse.

Enrayer le déclin :

Le service ferroviaire se dégrade de l'avis des contributeurs. Suppression de dessertes, de trains, remplacement par des autocars, allongement des temps de trajet, etc. Les contributeurs décrivent un double abandon : les usagers, déçus du service, abandonnent le train / la SNCF, suivant des logiques de rentabilité, abandonne les territoires...

Visions du réseau / 1

Le train est perçue comme le squelette du territoire (« colonne vertébrale », « cordon ombilical », etc.)

L'intermodalité est entendue par les contributeurs essentiellement comme complémentaire au train

Une place pour les autocars seulement là où le train est impossible.

Visions du réseau / 2

TGV limité : besoin pour certains déplacements, mais ne concerne pas tous les usagers

Trains plus rapides et structurants entre les villes régionales : MTP-TLSE, et villes intermédiaires

Augmenter l'offre TER sur le périurbain :

- Problématique entre arrêts fréquents et liaisons express

Petites lignes :

- Supposées très attractives en péri-urbain
- Vitales et fiables en montagne

Services dans les trains et les gares

Présence humaine, guichet

Accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite, et les personnes âgées

Moderniser les gares des villes petites et moyennes

Localiser dans la gare des services urbains : Poste, boulangerie, bureaux, etc.

Annonces en occitan et catalan

Correspondances & horaires

Aberration de certains horaires

Retours très négatifs sur les horaires décalés des besoins.

Besoins de plages horaires élargies

Cadencement si possible

Services directs traversant les agglomérations

Remplacement par des autocars pas supportable

Tarifs

Avant tout : **simplification** !

Critiques sur les trains à 1€ contingentés, et plus globalement donnant une image déformée de la réalité du coût du transport

Intérêt pour les tarifs très bas sur les trains les plus reculés / les moins performants

Maintien d'une tarification sociale

Interconnexion des réseaux : titre de transport unique pour TER + Transports urbains, ou bien carte de paiement unique débitée en fonction du trajet.

Logique régionale

Demande de liens entre les deux anciennes régions

- Toulouse-Montpellier cadencé
- Toulouse-Perpignan sans correspondance
- Toulouse-Nîmes par le Nord : un arc ferroviaire Nord de la Région
- Toulouse-Barcelone via la Tour de Carol

Vélo

Le partenaire « évident » du train

Transporter le vélo dans le train plutôt que
permettre le parking

Assurer la continuité et la facilité des pistes cyclables,
autour des gares et dans le tissu urbain

Un rôle accru pour la Région ?



Grande vitesse

Débat sur la grande vitesse :

- Allongement des temps de trajet lorsque les gares sont excentrées
- Souhaitable ou nécessaire ?
- Controverse marquée sur Bordeaux-Toulouse : avis défavorable de la CEP, POLT, recours... Expressions de soutien des acteurs économiques et politiques
- Controverse plus nuancée sur LNMP: intérêt de LNMP pour le fret est général, pour les voyageurs est plus discuté.
- Très peu de mentions de Toulouse-Narbonne

Intérêt général d'une vitesse augmentée pour la liaison Bordeaux-Marseille.



Gares nouvelles

Très peu d'acteurs et d'arguments pour les soutenir.

Gares nouvelles :

- Refus général des Gares nouvelles hors des villes
- Discussions sur le choix de l'emplacement

Opposition radicale et générale à la gare de Montpellier/la Mogère.

Sentiment plus nuancé sur la gare de Manduel

Soutien des élus à la gare de Narbonne

De la vitesse sur les autres trajets

Le plan rail a pu moderniser mais n'a pas amélioré les performances

Sentiment général de ralentissement des trains, d'augmentation des temps de trajet, jugé très péjorant.

Demandes répétées d'atteindre des temps de trajet symboliques : 1h autour de Toulouse, 2h pour les préfectures plus éloignées.

Propositions précises d'aménagement de lignes existantes permettant de remonter les vitesses.

Les TET et trains de nuit

Soutien général aux trains de nuit :

- Usage très intéressant pour la vie professionnelle et loisirs
- Besoin de rénovation des rames

Débat sur l'opportunité pour la région de le prendre à sa charge (en inter-régional)

Des lignes symboliques

- le Train Jaune : desserte locale, irrigation de la montagne, débat tourisme versus territoire
- Montréjeau-Luchon
- Le Cévenol et l'Aubrac
- Etc.

Besoin d'intégrer les projections démographiques

Certitude des acteurs qu'il y aura de la fréquentation

Renfort du fret pour « rentabiliser les petites lignes »

Le fret

Très attendu : c'est le sujet sur lequel les enjeux environnementaux s'expriment fortement :

- Lutte contre le réchauffement climatique
- Enjeu de sécurité : sortir les camions des routes

Pour le couloir littoral, accepté par tous

Différence sur la vitesse de la ligne nouvelle, mais demande de mixité de bout en bout.

Si TGV, besoin de tronçons de dépassements.

Si GV à 220 kmh, possibilité de coexistence de trafic

Choix des investissements

Priorité aux « trains du quotidien »

Arbitrage entre investissements lourds GV et entretien du réseau, petits projets (les deux ne relevant pas de la compétence des Régions)

Le « contribuable voyageur » : l'usager se veut aussi juge de l'utilisation des fonds publics en faveur des transports

Gouvernance / Concertation

EGRIM très appréciés, quelques critiques sur la place des élus dans les réunions publiques

Demandes de comités de ligne sur des lignes « en danger » : Aubrac, Cévenol

Demandes plus étroite des usagers au suivi des performances et des projets

Aspiration à une culture de la co-construction...