

Compte-Rendu de la réunion décentralisée Limoges – 23 juin 2017

Participants à la réunion

- Cécile ROL – SNCF (périmètre ex Limousin et Poitou-Charentes)
- Marie SAVOUREUX – Lycée Saint-Exupéry
- Jean-Luc DESANFANT – Lycée Saint-Exupéry
- Guy DINTRAT – Association TGV Limousin Paris 2017
- Michel TERREFOND – APF 87
- Antonin BOYER – Collectif BSP
- Eric VALADE – Comité Régional CGT Limousin
- Frédéric CUEILLE – CGT Cheminots Limoges
- Jean-Marc LAHOUSE – CGT Cheminots Limoges
- Alain DELMAS – CERESNA
- Bernard SOUBAIGNE – CERESNA
- Julien BAUDOT – CERESNA

1. Les enjeux de la formation initiale

Dans un premier temps, le lycée Saint-Exupéry nous a expliqué son mode de fonctionnement et les enjeux auxquels ils font face.

- Le lycée Saint-Exupéry est en charge de la formation initiale sur les métiers transport et logistique et conduite routière. Le lycée accueille 450 élèves dont 70 apprentis.
- Il y a une bonne insertion professionnelle des élèves qui suivent ces formations. Le lycée qui a une obligation d'insertion apporte un soin particulier au suivi et à l'insertion de ses anciens élèves. Mais ces derniers se sentent souvent trop jeunes pour travailler directement après le lycée et **il est donc fréquent qu'ils fassent une formation supplémentaire avant de trouver un emploi.**
- Le lycée travaille avec l'AFT, la FNTV, l'AFPA. Ils ont également un partenariat avec l'armée dont les besoins en matière de transport sont toujours importants.
- Il existe d'autres lycées similaires sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine (Mont-de-Marsan, Blanquefort, Angoulême, Poitiers...).

Les acteurs s'accordent à dire qu'il pourrait être intéressant de faire une cartographie des établissements de formation initiale en charge du transport sur le périmètre de la Nouvelle Aquitaine.

Enjeux principaux :

- Globalement la profession est en déficit d'emploi aujourd'hui sur les postes de conducteurs ou de mécaniciens.

- Il faut se poser la question de l'avenir du routier dans un contexte où le report modal est devenu un objectif prioritaire.

Par ailleurs, le lycée Saint-Exupéry nous explique que leur Bac Pro Transport est adapté à tous les modes de transport et forme les élèves afin qu'ils soient en capacité de définir quel choix modal le plus pertinent ils doivent effectuer.

2. Le réseau ferroviaire

Une activité de fret à redynamiser

- Les représentants de la section CGT Cheminot Limousin nous ont alertés sur la déliquescence du réseau ferré de fret. Il existait avant deux gares de triage (une à Brive et une à Limoges). Aujourd'hui l'activité fret ferroviaire est au point mort. Pour les cheminots, il y a une vraie pertinence à faire revenir du fret ferroviaire dans cette région : cela pourrait permettre de dynamiser l'économie locale subissant un isolement au niveau du réseau tout en profitant d'infrastructures préexistantes.

Les spécificités locales de l'activité « Voyageurs »

- En ce qui concerne l'activité « Voyageurs », ils travaillent à la convention TER 2019 qui sera signée entre la Région et la SNCF fin 2018. Les différentes parties essaient de se trouver des accords.
- Au début des années 90, il y avait 7 régions qui ont expérimenté le TER sur leur territoire, dont le Limousin alors considéré comme zone rurale test dans le cadre de la Loi SRU. Aujourd'hui il y a une tendance à revenir à une uniformisation territoriale des offres plus qu'à une prise en compte des spécificités et des besoins locaux. On ne place plus en priorité la réponse aux besoins.
- Les cheminots veulent que les trains roulent pour répondre aux besoins des voyageurs. Ils réalisent pour cela des enquêtes. Ils souhaitent aussi travailler la complémentarité des modes de transport pour répondre aux besoins et pour les mettre en concurrence.

Problématiques et enjeux

- Aujourd'hui, Limoges et Brive ne remplissent pas la même fonction en desserte et aménagement du territoire.
- La question de la dette ferroviaire (60 milliards environ) reste un point de blocage majeur dans l'évolution des investissements. Tant que l'on n'a pas débloqué d'une manière ou d'une autre le problème de la dette, aucun projet viable et serein ne peut être réalisé.
- La Région et la SNCF signent des contrats de performance économique, ce qui pénalisera inévitablement l'ancien territoire du Limousin qui a un tissu et un poids économique plus faible de même qu'une utilisation culturellement plus développée de la voiture.
- La Région demande aux écoles et aux entreprises d'adapter leurs horaires aux heures de train alors que le train n'est pas un réflexe ici : c'était donc voué à l'échec.
- La ligne POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) reste l'axe prioritaire à Limoges. Il y a de l'investissement sur cette ligne mais pas forcément toujours à bon escient. 45% des TER sont sur des grandes lignes. Le maillage territorial notamment avec les transferts de compétences, est de moins en moins fin, et répond donc moins aux enjeux locaux de territoires: il est important de maintenir une priorité au service public plus qu'à la rentabilité. De plus, plus on fait rouler un train,

moins une ligne coûte cher. Pour le fret, il est donc impératif de le développer et il deviendra donc plus rentable, en plus de répondre aux besoins du tissu économique local.

- A l'occasion du Comité de Lignes de l'étoile de Limoges qui s'est déroulé en juin dernier, la Région Nouvelle Aquitaine et les délégations SNCF ont annoncé la possible fermeture des lignes Limoges-Angoulême par Saint-Junien et Limoges-Brive par Saint-Yrieix dès cet automne. Il existe donc un risque de voir le Sud-Ouest du Limousin perdre son infrastructure ferroviaire.

Projets associatifs

- L'association BSP basée à Limoges travaille sur l'étoile ferroviaire de Limoges, zone qui touche 450 000 habitants sur un rayon de 60 km. Le territoire est historiquement très riche en maillage, voies, gares, même si une remise en fonctionnement localisée est nécessaire. C'est une chance qu'il faut exploiter selon eux.
- Ils portent un projet de tram-train qui offre un double fonctionnement efficace pour urbain, péri-urbain et rural (ils souhaitent s'appuyer sur les modèles développés à Porto ou Karlsruhe).
- Leur projet est bien avancé et est budgétisé à 600 M d'euros. Ils considèrent le projet comme un projet d'aménagement du territoire plus que comme un projet de transport. Le collectif BSP, au-delà du partenariat établi en 2016 avec Guéret et La Souterraine, travaille également avec les collectivités locales, de nombreuses associations, et sur le terrain avec les habitants. Nous pouvons citer par exemple Limoges Métropole sur le nouveau Plan de Déplacement Urbain (PDU), la Ville de Limoges en matière d'urbanisme pour les secteurs concernés par l'implantation des stations, et l'ensemble des Communautés de Communes du Sud-Ouest de la Haute-Vienne sur les questions de mobilité transversale entre les lignes de train (covoiturages, navettes locales, etc.) par l'intermédiaire de la Fédération de la Châtaigneraie Limousine.
- Il est important d'avoir une bonne vision de l'arborescence ferroviaire qui peut ensuite donner une meilleure vision des modes alternatifs à développer (bus, navettes, etc...) afin d'assurer un maillage territorial complet et non discriminant.

3. Mobilité et accessibilité

- Concernant le handicap, il y a une réelle crainte des associations d'une suppression ou forte baisse de services liés à l'accessibilité de la SNCF. Leur revendication minimum c'est le maintien des services existants. S'il n'y a plus de présence humaine à la gare en conséquence du tout numérique, comment faire pour les PMR pour sortir du quai ou passer dans les souterrains ?
- Pour eux, avec la renégociation des conventions TER en 2018, il y aura potentiellement de nouveaux entrants et de la concurrence. La rédaction des cahiers des charges sera donc essentielle à bien des égards : on ne peut pas faire au moins-disant.
- Par ailleurs, il est important de rappeler que l'accessibilité, ce n'est pas que les PMR, c'est aussi les personnes âgées, les parents avec des poussettes, les gens avec un vélo... Accessibilité pour tous.

4. Les effets de la réforme territoriale

- La Loi NOTRe engendre de nombreux changements. Un des problèmes auquel est confronté le territoire de l'ex Limousin est de voir les cadres A (des différentes catégories socio professionnelles) qui sont tous envoyés à Bordeaux, ce qui a pour effet de vider ce territoire de compétences

nécessaires, de services publics, et de centre de décisions. Limoges et les autres villes du Limousin sont les exemples parfaits des zones urbaines qui se retrouvent à subir la montée en puissance des grandes métropoles (Bordeaux).

- Cela a tendance à développer les lignes Bordeaux-Limoges et Bordeaux-Brive, mais historiquement une partie du Limousin est naturellement orienté et connecté avec les régions Centre et Auvergne et pas vers Bordeaux (ou Poitiers).
- En septembre, la Région récupère la compétence transport des départements (pour le transport scolaire). Aujourd'hui, avec 2 AOT (Région + Département) on se retrouve parfois avec un train et un car qui se retrouvent sur le même trajet ! Perte en efficacité et en coût supplémentaire. Avec une seule AOT responsable, nous pouvons espérer une meilleure complémentarité modale.

5. Pistes de réflexions prioritaires à approfondir :

- L'étude des besoins est toujours un exercice difficile. A ce titre, il est important de consulter les associations d'usagers des transports pour toutes les informations que cela peut amener, mais cela ne dit rien sur les non usagers (pourquoi justement ne sont-ils pas usagers ?).
 - Le fret ferroviaire est prioritaire, ou en tout cas doit être essentiel. Il joue un rôle important dans le développement du tissu économique local. Dans le Limousin, il existe d'ailleurs la filière bois qui est une réelle opportunité qui demande à se développer grâce à de meilleurs réseaux de transports.
 - Absurdité juridique : il est interdit en France (sauf en Alsace) d'avoir des adultes hors encadrement dans les transports scolaires, ce qui est dommage car les bus pourraient être utiles à tous.
 - Gestion des bassins d'emploi : il faut penser les besoins en terme de prospective et de revendication. Surtout dans le cadre de la Loi NOTRe où les territoires subissent beaucoup les lois.
 - Sur la question de la formation : on ne connaît pas la moitié des métiers qui existeront dans 20 ans, il est donc difficile de faire beaucoup de prospective sur la formation professionnelle pour les métiers du transport.
 - Le ferroutage doit aussi être plus développé car c'est une vraie solution.
 - Le tourisme, le bien-être sont des domaines économiques qui peuvent se développer grâce à l'offre de transport et qui sont porteurs de vraie valeur ajoutée pour le territoire.
- De manière générale, la mobilité est au cœur de l'aménagement du territoire et a un fort impact sur la vie sociale, l'emploi, etc... Cela dépasse de loin les simples questions de transport.

Dès la rentrée, le CERESNA va revenir vers les acteurs locaux, et en inviter de nouveaux, afin de mettre en place un groupe de travail local avec un focus sur une zone Limoges, Guéret, Souterraine. L'objectif sera de permettre d'identifier les besoins en termes de réseaux pour les habitants, mais également les territoires et les acteurs économiques.

Le groupe de travail aura vocation à se réunir périodiquement, et à identifier les besoins tout en faisant des propositions et revendications.