

# FORUM ASSOCIATIF MOBILITE

## COMPTE RENDU

**9 Avril 2016, Aix en Provence**

### **Introduction de la journée par FNE-PACA/NOSTERPACA**

---

Les grandes échéances à venir nécessitent d'unir les forces des acteurs associatifs. Le budget 2016 adopté au Conseil régional laisse beaucoup de point d'interrogations... Comment pouvons-nous avancer ensemble sur nos préoccupations ? Nous disposons d'un projet de communiqué de presse qui a fait l'objet d'échanges en amont et qui reste amendable et modifiable. L'idée est de se quitter avec une base établie collectivement. La démarche ne fait que commencer. Nous nous sommes limités dans un premier temps au monde associatif mais cela n'interdit pas dans une perspective courte d'échanger et travailler avec d'autres représentants citoyens.

La démarche lancée aujourd'hui ne demande qu'à s'ouvrir. D'autres seront les bienvenus ; dans la période, plus nous serons nombreux plus nous serons forts.

### **Tour de Table : présentation des associations**

---

▪ ADUGARE 13 : Le plus gros problème est la suppression des trains Intercités. Car la gare d'Arles ne sera plus desservie, cela va limiter l'offre. Cette gare est à la frontière de deux régions, et les voyageurs subissent les conséquences, pourtant tout le monde va travailler ailleurs dont Nîmes et Montpellier. Il y a un fort besoin en trains !

▪ FNE 04 : ne sont pas membres de collectifs particuliers, suivent les questions de transport mais sans militer sur un aspect en particulier, dans le 04 il y a peu de trains ;

▪ ALAS 04-05 : l'association suit les dossiers Montgenèvre et l'axe Nice Grenoble par Digne et Veynes ;

▪ AGV : association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes-Gap : dégradation du service. L'association fait appel à des compétences extérieures pour l'aider dans ses réflexions et l'aider à débloquer ses difficultés.

▪ Comité défense Nice- Cuneo-Vintimille : les préoccupations sont sur les liaisons Nice-Cuneo-Vintimille. La vallée de la Roya est un axe important de communication avec le Piémont et la Ligurie. La ligne ferroviaire est une ligne de vie. Les habitants veulent et attendent tout ce que propose le rail pour désenclaver et dynamiser le territoire.

▪ Nosterpaca Pertuis : participation aux comités de ligne et défense de la ligne Pertuis-Aix-Marseille et demande la réouverture de la ligne Cavailon-Pertuis.

▪ Coopération entre les conseils de développement autour de Veynes : la coopération a commencé par département du 05 et va s'étendre sur l'Isère et le val de Durance. L'objectif est de mesurer les incohérences et atteintes en matière économiques que fait subir le dysfonctionnement de la SNCF sur les territoires et essayer d'y remédier par l'appui des gens qui vivent pour que la SNCF change de politique.

▪ SETUMONT : syndicat mixte qui regroupe acteurs institutionnels et les acteurs économiques de la région, avec pour objectif la percée ferroviaire Montgenèvre qui est une nécessité impérieuse pour l'avenir des Alpes du Sud.

▪ Joël GIRAUD (Député 05) : usager, membre de plusieurs collectifs agit pour le maintien du train de nuit Paris-Briançon et d'une façon générale sur toute la problématique de désenclavement des Alpes qui est une absolue nécessité. Oulx en Italie permet actuellement d'accéder au TGV transfrontalier ce qui ne sera plus le cas à l'avenir avec le projet Lyon-Turin. Il faut donc prévoir autre chose (MGN) car les Hautes Alpes ont plus de voyageurs qui passent par l'Italie.

▪ VRN (Vaucluse), membre Nosterpaca : Ventoux Rail Nostalgie était créé pour sauvegarder la ligne orange-Carpentras et ouvrir une desserte entre Avignon et Carpentras. Ils participent aux comités de lignes du secteur dont celui Avignon-Carpentras.

▪ Se Déplacer En Liberté (Aubagne) : milite pour le retour du projet tram-train sur la voie de Valdonne qui vient d'être transformé en tram normal. La gratuité des transports collectifs sur le territoire de l'agglomération risque d'être remise en cause avec la métropole et la relance du projet de tram vers Marseille.

▪ Atelier d'Aix en ville (ENVIE): mène une réflexion sur la mobilité et les déplacements sur le territoire de la Communauté du Pays d'Aix mais a besoin d'être relié aux autres territoires de la métropole et de savoir ce qu'il s'y passe.

▪ CLCV : participe à des comités de ligne, suit le projet LNPCA, travaille sur le problème de la 3ème voie entre Marseille et Aubagne et avec les usagers en gare de Saint Marcel. L'association mène une enquête nationale sur le coût des transports et la qualité des transports en communs. Agit pour la promotion de l'usage du vélo dans les quartiers sensibles et demande un état des lieux des dessertes en région...

▪ Toulon Var Déplacement : agréée environnement, s'intéresse à la protection de la qualité de l'air et défend les transports collectifs tram, vélo, piéton et développement du code de la rue, s'intéresse aux mobilités, aux soucis et retards sur la ligne Toulon Marseille, ligne ancestrale. TVD estime que l'on ne parle pas assez du fret dans la LNPCA et se préoccupe du tram, refusé par la municipalité, pour l'agglomération toulonnaise alors que cela serait bien plus intéressant que le BHNS.

▪ ARLIFAD : créée en 2007 pour obtenir la réouverture de la ligne de Draguignan aux Arcs : actuellement une portion sert pour l'armée et une autre

est déclassée et mériterait d'être réhabilitée car Draguignan se développe (augmentation population de 1.5% en plus par an). L'association continue à militer pour le raccordement à la future ligne nouvelle et à la ligne historique.

- Association usagers de la gare des Arcs Draguignan : regroupe 106 adhérents, son objectif est l'amélioration de la desserte en TGV et TER de la gare. La fréquentation a augmenté avec la gamme tarifaire Zou et le réaménagement de la gare. Reste à obtenir l'amélioration de l'accès aux quais, du revêtement, et des abris, et l'intermodalité avec une ligne reliant les zones habitées à la gare. Elle permet la desserte de tous les villages du Nord, mais aussi Sainte Maxime. La population est nombreuse et la route a été refaite jusqu'à Draguignan.

- FNAUT PACA : regroupe une quinzaine d'associations réparties sur le territoire régional.

- Collectif sauvons le train sur Briançon : A Briançon il est essentiel de préserver le train de nuit, ce qui n'est pas gagné. Grâce au travail militant fourni, le collectif a été entendu par le ministère. C'est un des seuls trains de nuit à être maintenus. Ce succès n'en est pas un vraiment, il reste des interrogations, des soucis de dysfonctionnement du train de nuit. C'est également le cas des TER car en bout de ligne sur Briançon. Plus les années avancent plus les soucis arrivent. Il n'y a pas consensus entre les collectifs du 05 quant à la percée d'un tunnel sous le MGN.

- Collectifs du 05 : pour ce qui est du train de nuit, l'appel à un prestataire privé effraie. Une menace sérieuse pèse sur les trains de nuit en période de vacances. Il faudrait remettre en état les installations sur la ligne vers Briançon et améliorer la qualité du service rendu.

- R de Caumont (ancien Maire de Briançon) : membre du collectif de Briançon et participant à la coordination des conseils de développement, il intervient pour dénoncer les cars « MACRON ». Comme la majeure partie de l'association, il est favorable à la réalisation du tunnel de Montgenèvre. Il souhaite mettre en évidence les oppositions des décisions des ministères et celles de la SNCF qui se paye la tête des usagers dans des conditions grossières. Les pouvoirs publics doivent mieux connaître et combattre.

## Echanges

---

Dans les Hautes Alpes le souci principal est le train de nuit qui est maintenu. Mais les questions de la qualité du service, de matériel inadapté, de défaut d'entretien restent. S'ajoute un problème d'attitude de la SNCF inacceptable vis-à-vis de la clientèle.

L'appellation « Ligne de vie » pour La Roya correspond bien à la réalité des vallées : le ferroviaire est vital au niveau économique pour les territoires.

Dans les zones urbanisées, le ferroviaire va structurer pour permettre l'intermodalité. La nécessité d'un travail mutualisé entre les différentes

associations est de ce point de vue stratégique. : il faut faire les liens avec les trams, bus, le stationnement et les modes doux. Sans oublier d'exiger l'harmonie des tarifications des transports collectifs. Si ce travail de synergie commune n'est pas réalisé nous aurons de grosses difficultés. Il y a un risque de déconnexion des uns avec les autres sur ce que l'on comprend, la masse d'information est très dense et les sujets sont complexes.

Les acteurs associatifs ont la responsabilité de s'organiser pour construire le dialogue avec la nouvelle majorité politique au Conseil Régional.

D'autres pistes de travail en commun apparaissent :

- ✓ Anticiper sur la renégociation du contrat de plan état région et suivre ce dossier sensible à l'évolution de la situation financière ;
- ✓ Définir le rôle de toutes les gares par rapport au lieu où elles sont implantées ;
- ✓ Intégrer la saturation des axes routiers avec des poids lourds de plus en plus gros et des infrastructures qui ne suivent pas ;
- ✓ Les pistes vertes oui mais pas au détriment des autres modes, il faut travailler ensemble avec les associations qui ne s'occupent que des pistes cyclables pour garder une vision globale ;
- ✓ S'approprier collectivement la nouvelle organisation du groupe SNCF suite à la réforme ferroviaire qui n'est pas sans conséquence notamment dans les petites gares.

## Conclusion des échanges

---

Il y a un besoin de travail collectif pour déterminer de quelle façon poursuivre par rapport au changement à la SNCF et au Conseil Régional. Il y a nécessité de bien faire prendre en compte le travail de l'ensemble du réseau associatif, c'est le sens de cette première journée. L'idée sera ensuite d'élargir ce travail. Nous devons entendre les élus et les syndicats sur ce qui relève de leur prérogative dans un second temps.

## Présentation des éléments portés par les associations nationales

---

- CNR (Pierre MENARD): détaille les principaux objectifs de l'association nationale quant à la SNCF et souligne la nécessité de conserver son caractère de service public. La CNR veut être une force de propositions pour défendre, promouvoir et développer le service public en exigeant une véritable politique publique de transports voyageurs et marchandises. Pour la CNR, il faut traiter ensemble tous les aspects du ferroviaire : le transport des usagers - le transport des marchandises - les infrastructures - les conditions de l'exercice des missions de Service Public par les cheminots et les moyens affectés.

Une initiative nationale est en cours de préparation. Les informations sont disponibles en suivant le lien : <http://www.convergence-nationale-rail.fr/>

- FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT (Raymond LANG) : évoque tout d'abord les risques provenant du réchauffement climatique en citant comme exemple la fonte des glaciers du pôle sud et de Groenland qui entrainerait une hausse du niveau des océans plus importante que celle des glaciers actuels. Il rappelle que les produits vraiment polluants sont l'azote et les particules. Aujourd'hui le mode ferroviaire est en danger, la SNCF a été créée en 1938 suite à la faillite des compagnies ferroviaires privées. La création des LGV avait pour but de dégager des capacités pour que le fret puisse circuler. La première crise pétrolière a pénalisé le ferroviaire en Europe et l'a désorganisé, avec notamment le choix de la concurrence.

- Claude JULIEN (FNAUT) : décrit la réalité de la FNAUT, 15 associations sur notre territoire. Il indique les difficultés pour se rassembler vu les distances à parcourir. Il existe un travail local avec une assistance régionale aux associations de terrain. La FNAUT a exprimé beaucoup de propositions techniques sur les grands dossiers : Ligne Nouvelle, MontGenèvre et LYON-TURIN, .... Des choix restent à faire en faveur du ferroviaire. La FNAUT dénonce le sabordage du fret SNCF et rappelle les échecs de l'Autoroute Ferroviaire et de COMUTOR. Les chiffres sont éloquentes : en 1973 73 millions TK contre 55 en 1974 puis effondrement (abandon diffus). Il souligne l'illégalité dans laquelle se trouvent les transporteurs routiers de marchandises avec la concurrence des entreprises et des conducteurs étrangers d'autres pays européens.

## Débat/échanges

---

A la suite de ces interventions, de premières pistes se dessinent pour la suite de cette mobilisation. En s'appuyant notamment sur les particularités locales, l'ensemble des associations doit continuer à se préoccuper de plusieurs sujets importants pour le ferroviaire dans l'immédiat et dans un avenir proche :

- ✓ la renégociation du CPER 2015-2020 qui devrait avoir pour objectif la modernisation du réseau ainsi que des ouvertures de lignes ;
- ✓ le schéma régional de l'intermodalité avec le rôle des gares ;
- ✓ la renégociation de la convention Région-SNCF ;
- ✓ la veille sur les orientations et les choix qui seront faits, en particulier sur la carte ZOU ;
- ✓ la question de l'accessibilité des trains à tous ;
- ✓ la chaîne multimodale.

## Présentation du site Internet « Nos Ter Paca »

---

Cet outil est une opportunité de coopérations plus fortes entre les associations locales avec la possibilité d'interroger fortement les opérateurs et décideurs du système ferroviaire.

Guillaume LE MAOUT présente l'application sur lequel il a travaillé avec un petit groupe et qu'il a commencé à tester.

Des questions sont soulevées après cette présentation : les gares hors région à proximité de PACA sont-elles incluses dans l'application, quelle accessibilité à cette application, comment articuler les résultats obtenus avec les compte-rendu publics et aux associations notamment, la question des retards gare par gare et pas seulement sur le point d'arrivée, l'anonymat, les risques de doublon sur les retards d'un même train ? Insistance sur la nécessité d'ouvrir au train Paris-Briançon.

Le groupe de travail est ouvert à toutes les remarques et propositions d'aide.

## **Conclusion de la journée**

---

### **Contexte général**

L'impact des politiques nationales menées émerge :

Entretien réduit des infrastructures, endettement de SNCF Réseau sans recherche de solution ;

Financements publics, choix politiques incohérents (suites de la COP 21, loi Macron, ouvertures de lignes « bus », Lyon-Turin au détriment du reste) ;

Absence de politique ambitieuse en France pour une politique de mobilités.

### **Situations particulières locale et régionale**

Les premières pistes évoquées plus haut constituent une base de travail.

Il faut insister auprès de l'AOT régionale sur la nécessité d'organiser le multimodal autour de l'armature ferroviaire. En conséquence, il y a urgence à stopper la dégradation des services et la perte de confiance ;

La bataille démocratique reste à gagner. La demande est d'obtenir au minimum la poursuite des comités de ligne ;

Les difficultés du dialogue avec l'échelon institutionnel régional imposent d'organiser nos démarches.

### **Communication**

Des modifications sont apportées au Communiqué de Presse proposé. Il sera le vecteur communication pour faire connaître les ambitions de cette rencontre. L'organisation d'une conférence de presse pourrait être une première suite en préparant des dossiers spécifiques par zones géographiques.

### **Méthode de travail**

Malgré des temps de débats limités, la satisfaction est exprimée d'avoir pu surmonter l'éloignement géographique. Cependant des méthodes plus participatives pourraient être expérimentées.