



JOURNÉE TRANSPORT ET RURALITÉ

Samedi 28 septembre 2019

CENTRE CULTUREL ET TOURISTIQUE d'ÉTAIN

Organisée par l'association des usagers des
transports et de l'intermodalité :

RAIL - AVENIR

Avec la participation de: la Région Grand-Est, de la ville d'ÉTAIN, de la CODECOM, de la FNAUT, de DPLACE (Langres).

Les thèmes de réflexion de la journée :

- Se déplacer demain dans nos territoires.
- Des alternatives au tout voiture.
- Quels transports collectifs ruraux ?
- Revitalisation des dessertes ferroviaires.
- Complémentarité des différents modes de transport.

Personnalités présentes

Madame GAZIN : Présidente de la commission régionale des Transports.
Mme Stéphanie DOMMANGE : Directrice de SNCF Mobilités Grand-Est,
M. Philippe GERARDY : Président de la CODECOM du Pays d'Étain,
M. André GIRAUD : Secrétaire-adjoint du syndicat CGT cheminots des Ardennes,
M. François GIORDANI : Président de la FNAUT Grand-Est
M. Vincent DOUMEYROU : Écrivain et observateur du ferroviaire.
M. Jean-Pierre LANGLET : Membre du CESER GE
M. Karim BEN ALI : Vice-Président de la FNAUT GE et Président d'ACCUS.
M. Bertrand PLANCHER : Député de la Meuse.
M. Patrick VARNEY : Président de DPLACE (Langres)
Madame LÉTOFFÉ : Présidente d'ADELE.
M. Jean PICARD : Vice-Président de la CODECOM du pays d'ÉTAIN et Conseiller Départemental.
M. Jérôme DUMONT : Conseiller Départemental de la Meuse.
Madame Corinne KAUFFMAN : Conseillère Régionale.
Madame Régine MUNERELLE : Conseillère Départementale de la Meuse.
M. David DONNEZ : de la SNCF, Animateur.

Personnalités excusées

M Jean ROTTNER, Président du conseil régional Grand Est, représenté par Mme Mireille GAZIN, Présidente de la commission régionale des Transports.
M Claude LEONARD, Président du conseil Départemental de la Meuse.
M Franck MENONVILLE, Sénateur de la Meuse.
M Olivier JACQUIN, Sénateur de Meurthe et Moselle.
Mme Valérie BEAUVAIS, Députée de la Marne.
Mme Lise MAGNIER, Députée de la Marne.
Mme Émilie CARRIOU, députée de la Meuse.
Mme Caroline FIAT, députée de Meurthe et Moselle.
M Patrick TASSIN, Président du CESER Grand Est, représenté par M Jean-Pierre LANGLET, membre du CESER Grand Est.
Mme Jocelyne ANTOINE, conseillère régionale.
M Samuel HAZARD, Président de la CA du Grand Verdun.
M Serge NAHANT, Président de la CODECOM Vale de Meuse Voie Sacrée.
M ZANARDO, Président de la CODECOM Orne Lorraine Confluence.
Mme Véronique PHILIPPE, Vice-Présidente du Conseil Départemental de la Meuse.
Mme Arlette PALANSON, Conseillère Départementale de la Meuse.
M Alain CHAPPE, Maire de Clermont en Argonne.
M Daniel SANZEY, Maire de Sommedieue.
M Christophe CAPUT, Maire de Dommary Baroncourt.
M Arnaud PINNA Directeur du syndicat Mixte des Transports du Bassin de Briey.
Le syndicat UNSA Cheminot Lorraine.

Programme de la journée :

9h 45 à 10h: Accueil du public et des personnalités. Ouverture de la journée
10h 15 : Présentation des objectifs de la journée.
10h 30 à 12h : Table ronde n°1
Le contexte : regard des différents acteurs
Suivi d'un échange avec la salle.
12h à 13h 15 : Pause déjeuner.
13h 15 à 14h 15 : Conférence de M. DOUMAYROU
Histoire des petites lignes et enjeux actuels. Quelles questions en tirer ?
14h 15 : DPLACE : Présentation d'une expérience de mobilité en milieu rural.
14h 45 : L'association ADELE, un exemple d'action pour le maintien et le développement d'une ligne ferroviaire.
15h 20 à 16h 20 : Table ronde n°2
Quelles mobilités futures pour les territoires ruraux, respectueuses des enjeux environnementaux et des besoins des populations ?
16h 20 : Brève synthèse de la journée.
16h 30 : Clôture.

Monsieur Roland ROUYERE, Président de l'Association RAIL – AVENIR, présente la journée.

Introduction :

Craintes que les trains disparaissent et que les gares ferment en milieu rural, regret du peu de débat sur la mobilité entre les grands acteurs et les citoyens de la campagne, distance entre ceux qui font la mobilité et les gens à qui elle s'adresse, désir d'échanges en pariant sur l'intérêt des citoyens... Autant de raisons qui ont poussé l'association RAIL Avenir à mettre sur pied cette journée Transports et Ruralité.

En plaçant sous le double label TRANSPORTS et RURALITE, notre intention est clairement affichée d'aborder la question globale de la mobilité en milieu rural. Le ferroviaire en tant que mode structurant des transports régionaux de voyageurs y aura toute sa place.

Si comme l'exprime Jean-Pierre Orfeuill, professeur à l'Ecole d'Urbanisme de Paris, « la mobilité correspond à la capacité qu'ont les individus de construire la vie qu'ils souhaitent vivre. », les ruraux ne souhaitent pas forcément être assujettis à la solution unique de la voiture pour se déplacer. Ils n'aspirent pas davantage à être relégués dans des zones où la mobilité est compliquée. Ils ont conscience du handicap sur l'avenir de leur village, de leur canton, de leur pays que représente la mise à l'écart des grands moyens de transport. La fracture de la mobilité a sa part dans la perte démographique que connaît le département de la Meuse.

Se déplacer est un fondamental de la vie, à la ville comme à la campagne. Cependant, le milieu rural cumule beaucoup de freins et de restrictions à la mobilité.

Je vais me référer à un sondage ELABE réalisé en décembre 2016 pour le Laboratoire de la Mobilité Inclusive pour l'illustrer :

- 4 français sur 10 estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide aux réseaux de transports local moyenne longue distance. Plus de 5 sur 10 concernant les autres transports locaux (autopartage, covoiturage).
- 77 % des habitants des communes rurales jugent que les moyens de transports sont insuffisamment développés dans leur zone d'habitation.
- 1 français sur 4 a déjà refusé une offre d'emploi ou de formation faute de solution de transport.
- Les population les plus jeunes et socialement les plus fragiles (faibles revenus et niveau de diplômes) sont les plus touchées par les problèmes de mobilité et d'accès à l'emploi.

De leur côté, les Intercommunalités sont les collectivités à la fois en première ligne des demandes de la population et aussi confrontées à des limites d'ingénierie, de temps et de budget. La plupart ont commencé à agir dans ce domaine.



En Grand Est, 73 intercommunalités sur 149 ont la compétence AOM ou l'ont déléguée, Les 2/3 ont environ mis en place un service TAD. 101 ont la compétence voirie. 70 % sont en train de mettre en place des infrastructures cyclables. 117 ont au moins une borne électrique publique. 128 une aire de covoiturage balisée. (Source DREAL Grand Est)

Les transports collectifs : Depuis longtemps, bien des localités ne voient plus passer un bus. D'autres comme par exemple en Argonne évoquent les TER qui circulaient encore il y a quelques années. Le TGV Est nous raccroche aux liaisons grande vitesse et longues distances mais n'est pas le lien capillaire nécessaire entre les villes moyennes de l'axe médian ouest - est de notre grande région.

La dépendance à la voiture est la caractéristique principale de la mobilité en milieu rural. Et nos villes moyennes connaissent aussi des engorgements aux heures fatidiques de début et de fin de la journée laborieuse.

Ce tableau rapide ne fait volontairement pas le tour complet de l'offre de mobilité existante qui sera repris au cours de la journée.

Néanmoins, il est évident que les solutions aux besoins de déplacement en milieu rural comme ailleurs sont plurielles. Cependant, nous continuons de penser que le rural a besoin du rail pour structurer son avenir.

Alors qu'espérons-nous de cette journée ?

Dans un premier temps, faire un tour d'horizon, brosser un état des lieux de la mobilité et des transports dans nos espaces ruraux, s'imprégner de son cadre d'organisation. En connaître les leviers et les freins. Et croiser le regard des parties prenantes. C'est l'objectif de la table ronde de ce matin.

Cette table ronde suscitera certainement des réactions, vos réactions. Le propre de cette journée est d'être un temps interactif. Ne vous en privez pas ! Elle est faite pour cela.

Après la pause de midi, nous reprendrons les travaux par un temps de mise en perspective sur le ferroviaire, plus précisément sur les petites lignes, un apport du conférencier, observateur reconnu du monde du rail, à n'en pas douter riche d'enseignements.

Après quoi nous enchaînerons sur la présentation d'une expérience de transports menée en Pays de Langres qui appellera sans doute vos multiples questions

Place sera laissée dans l'étape suivante à nos amis de l'association des usagers ADELES qui retraceront leur action en faveur de la ligne Épinal - Saint-Dié. Le devenir de ce sillon ferroviaire a amplement défrayé la chronique ces derniers temps.

Point final de la journée, la deuxième table ronde nous projettera dans l'avenir de la mobilité en milieu rural : vaste sujet où l'idéal, le souhaitable et le possible alimenteront le débat entre les intervenants et avec la salle.

Je vous souhaite une journée riche et fructueuse.

Table ronde n°1:

Objectifs : - Cadrer l'organisation des transports

- Faire l'état des lieux

- Croiser les appréciations sur les transports tels qu'ils sont : réussites, insuffisances, leviers, freins...

Plateau :

- Madame Mireille **GAZIN**, Présidente de la commission Transports et Mobilité de la région Grand Est,

- Madame Stéphanie **DOMMANGE**, Directrice de SNCF Mobilités Grand-Est,

- Monsieur Philippe **GERARDY**, Président de la CODECOM du Pays d'Etain,

- Monsieur André **GIRAUD**, Secrétaire-adjoint du syndicat CGT cheminots des Ardennes,

- Monsieur François **GIORDANI**, Président de la FNAUT Grand Est,

- Animateur : Monsieur David **DONNEZ**.



Mme Mireille GAZIN, Présidente de la Commission Transports et Mobilité de la Région Grand Est : Il est nécessaire de préciser le cadre dans lequel se situe l'intervention de la Région. Une expérimentation conduite en 1997 a abouti en 2002 sur la décentralisation et le transfert aux Régions des lignes TER.

Depuis cette date, la Région est organisatrice des transports pour les TER. La Région, dans le cadre d'une convention, demande à la SNCF de mettre en œuvre le service aux usagers. La Région a une exigence vis-à-vis de la SNCF qui rend ce service. Ce service, la Région l'évalue et le fait évoluer pour répondre au mieux, chaque année, aux attentes des usagers en dialoguant en permanence avec la SNCF.

Avec la loi NOTRE, la Région a eu de nouveaux leviers de pilotage. Au transport ferroviaire s'est ajouté le transport routier. La Région a choisi de porter les deux modes ensemble et se trouve donc être une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) de plein exercice. Il était en effet important pour la Région que ces deux modes de transport travaillent en complémentarité, d'où un intérêt particulier à exercer cette nouvelle compétence. A partir de là, nous pensons avoir tous les éléments pour le transport du quotidien.

La Région souhaite au maximum développer un lien très fort entre les villes moyennes, toutes les villes moyennes du Grand Est et les Métropoles. L'objectif, c'est que tout habitant du Grand Est ait un accès facilité aux grands services que sont les services métropolitains auxquels tout le monde a droit, qu'il s'agisse

de santé, d'éducation, d'accès aux Universités, aux services culturels, à l'offre commerciale et j'en oublie sûrement. Le maillage que la Région souhaite mettre en place s'est concrétisé à travers le Schéma Régional d'Aménagement et d'Équité des Territoires (SRADET ?).

La priorité de la Région, c'est la pérennisation et la modernisation des infrastructures et c'est là-dessus que nous mettons aujourd'hui toute notre force, voire même en rénovant ces infrastructures. C'est dans cet esprit que la Région réfléchit dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, l'objectif étant de retrouver un réseau en bon état. Nous avons besoin de ce réseau. Mais la Région n'est pas propriétaire du réseau ferré et elle n'est pas non plus propriétaire du réseau routier et c'est pour cela qu'il nous faut dialoguer avec l'Etat. A un moment donné, si on n'a pas tous les outils en mains, c'est bien difficile de tenir ses engagements.

Point important à souligner : le transport constitue le plus gros poste budgétaire de la Région, soit 900 millions d'euros sur un budget total d'un peu plus de 3 milliards d'euros. 900 millions sont donc affectés au fonctionnement du transport et par ailleurs, 538 milliards sont engagés sur les investissements sur des programmes qui vont se dérouler dans les deux ou trois ans.

Concernant le transport routier, la compétence a été transférée à la Région au 1^{er} janvier 2017 et en septembre de la même année, la compétence du transport scolaire. A ce sujet, la Région a opéré une anticipation et demandé aux 10 départements du Grand Est de nous transférer la compétence dès le 1^{er} janvier 2017. Nous avons conscience à ce sujet d'avoir l'obligation de mettre en place un réseau unique qui intègre les différents modes de transport : ferroviaire, routier mais aussi tous les modes transports alternatifs (co-voiturage, vélo, ...) en débat dans le cadre de la nouvelle loi sur les mobilités et qui seront vraisemblablement de la compétence des intercommunalités.

Notre souci a été de réunir dans une « conférence des mobilités », toutes les Autorités de transport qui existent. Elles étaient 40 dans le Grand Est et nous avons demandé à ces 40 Autorités de signer une charte. Cette charte garantit que tous les modes de transport, tous les réseaux doivent apporter les meilleurs services à l'ensemble des habitants, ceci est d'autant plus vrai pour les territoires ruraux qui ont parfois le sentiment d'être délaissés.

Le transport scolaire représente 90% du transport routier d'où l'importance de travailler avec les départements, sachant qu'il y avait 10 modes de fonctionnement différents, autant que de départements. A chaque fois que c'était possible, nous avons repris le personnel en place. Nous avons voulu que les transports scolaires s'ouvrent à l'ensemble des habitants, permettant par exemple, à une personne âgée, si elle est en capacité de le faire, de prendre le bus scolaire pour 1 euro seulement. Cela ne s'applique pas partout tout de suite. Le processus se met en place au fur et à mesure que les contrats avec les opérateurs de transport engagés dans le cadre ancien, se terminent. En 2019, le système s'est mis en place dans l'Aube et les Ardennes. En 2020, ce sont la Meuse et la Moselle qui vont basculer dans le nouveau règlement. En 2022, tous les départements auront basculé dans le nouveau système.

En matière de TER, nous avons eu à harmoniser 3 réseaux portés par les anciennes Régions. En deux ans nous avons pu aboutir à un règlement et une tarification uniques.

A noter que pour les territoires ruraux, de nouveaux modes de transport sont facilités : co-voiturage, achat de véhicules propres à propulsion électrique pour les inter-communalités si elles acceptent, en plus de leurs besoins de service, de les mettre à disposition des habitants.

Je vous parlerai plus tard de l'ouverture à la concurrence où nous avons fait le choix de maintenir les petites lignes.

Animateur : La parole est à Mme DOMMANGE, Directrice de SNCF Mobilités Grand Est. Avec l'État, actionnaire unique et les restrictions budgétaires, quelles conséquences cela entraîne ? On a parlé également de la décentralisation qui est une grande réussite qui s'est traduite notamment à travers un

accroissement du trafic voyageurs avec l'État actionnaire, la Région gestionnaire et la SNCF opérateur unique. Le fret ferroviaire a également été évoqué de même le trafic routier où la SNCF est présente notamment à travers sa filiale Kéolis. Comment la SNCF se positionne sur tous ces points ?

Mme Stéphanie DOMMANGE, Directrice de SNCF Mobilités Grand Est : La SNCF est un service public qui sert l'ensemble des citoyens. Dans les 50 plus grandes agglomérations du Grand Est, on trouve seulement 35% de la population. 65% de la population se trouve donc en milieu rural, ce qui entraîne un besoin de service public sur ces territoires. Personnellement, j'habite en milieu rural, à 30 kms de Strasbourg, c'est un choix de vie et j'ai donc l'expérience des déplacements au quotidien des territoires ruraux vers la Métropole.

Dans le courant des années 1990, la SNCF a fait le choix stratégique, sous la tutelle de son actionnaire, de privilégier les parcours à grande vitesse sur longues distances. C'est le développement du TGV qui est un atout pour la France dans le cadre de l'éco-système européen. Cela a permis, par exemple dans le Grand Est à des usines de s'installer en fonction de la facilité de liaison entre Paris et les grandes Métropoles comme Strasbourg, Nancy ou Metz. Mais cela a créé un tropisme en attirant l'argent et l'ensemble des investissements au détriment des réseaux ruraux.

Aujourd'hui, en fait autour des années 2011/2012, la SNCF a inversé l'ordre des priorités. Mais cela commence seulement à se voir. La SNCF n'est pas un hors-bord mais plutôt un paquebot.

Il y a un 2^{ème} sujet : celui du fret qui est un réseau structurant qui joue un rôle d'externalité positive en matière de carbone. Au plan européen, le rail a plus ou moins abandonné le fret au profit du camion. Mais on assiste aujourd'hui à un tournant. Dans un monde qui a changé, où le sujet de la carbonisation devient essentiel, le fret aujourd'hui est un réseau structurant qui a toute sa place en Europe.

La mobilité entre les années 1990 et aujourd'hui n'est plus regardée de la même manière. Elle est regardée dans le cadre d'une nouvelle économie qui est en train d'apparaître : c'est l'économie carbone. On est tous conscients qu'on est en train de travailler pour la génération de nos enfants mais surtout de nos petits-enfants et que l'urgence climatique impose de revoir différemment les mobilités sur le territoire.

La raison d'être de la SNCF, c'est de donner à chacun la liberté de se déplacer tout en préservant la planète. Tout système de mobilité a un coût, notamment énergétique et un coût en CO2. Nous devons donc organiser au mieux la mobilité sur les territoires tout en préservant la planète et la capacité de se déplacer. Pour les territoires, le train est un mode écologique. Entre l'émission carbone d'un TGV et l'émission carbone d'une voiture ou d'un camion, le rapport est facilement de 1 à 5. Cela étant, il faut être très rigoureux et regarder ligne par ligne. Dans les territoires ruraux, on utilise des locomotives dièsel qui consomment entre 80 et 120 litres aux 100 kms, un avion nouvelle génération, c'est 400 litres pour 100 kms. Il faut être rigoureux, car si les trains ne sont pas pleins, s'ils ne transportent que 10 ou 20 personnes, ils peuvent consommer plus qu'un bus où l'émission carbone est de 20 grammes de CO2 par voyageur. Cela ne veut pas dire qu'il faut remplacer le train par le bus, surtout pas, mais il faut que les trains structurants sur les lignes rurales soient pleins pour qu'on ait le plus faible taux d'émission carbone par voyageur et c'est notre exigence.

Cela dit, notre exigence, c'est aussi d'avoir une offre adaptée aux besoins des déplacements. Avec du recul, il faut voir que la mise en place de notre offre date de la fin du 19^{ème} siècle, début du 20^{ème}. Aujourd'hui, la fréquentation est surtout organisée en fonction des rythmes de travail et notamment entre 7h30 et 18h et du lundi au vendredi. Mais que se passe-t-il sur la fréquentation en dehors de ces horaires ? Deuxième sujet : les déplacements s'organisent des zones rurales vers la métropole Nancy, Strasbourg ... Mais il y a aussi les transports dans l'autre sens. Le problème en zone rurale, c'est que lorsqu'on arrive à la gare, au-delà, que se passe-t-il. Existe-t-il des trottoirs pour s'y rendre à pied, des pistes cyclables sécurisées ? Les offices de tourisme renseignent-ils sur la manière d'accéder aux chemins de randonnée à partir de la gare ? ...

Il faut constater qu'entre le début du 20^{ème} siècle et aujourd'hui, quelque chose a essentiellement changé, c'est la place des modes de transport doux. Comment sont organisés les modes d'accès à la gare, comment on la rend accessible, pour les vélos par exemple, sachant qu'il y a beaucoup plus de circulation automobile aujourd'hui ... Aujourd'hui, sur ce sujet, il faut constater que c'est un désert. Tout ceci nécessite un gros travail de concertation avec les intercommunalités, les communes, les associations pour qu'on puisse mieux remplir les trains.

Concernant les infrastructures, oui leur maintien en milieu rural est un vrai sujet. SNCF Réseau est en train de négocier une trajectoire à moyen terme. Pourquoi : parce que l'Etat vient de s'endetter en reprenant 35 Milliards de dettes de la SNCF. Nous sommes conscients que lorsque la Région nous donne 500 millions pour faire fonctionner les TER, il s'agit des impôts des contribuables et nous avons le souci d'une bonne utilisation de ces impôts

Sur les petites lignes, on doit trouver un modèle économique qui permette à SNCF Réseau de ne pas faire appel aux contribuables. Cela veut dire sans doute qu'il faut avoir une façon différente de voir l'ingénierie, les infrastructures afin de transporter beaucoup de monde rapidement à des coûts maîtrisés pour la collectivité.

Animateur : M. Gerardy, vous avez insisté tout-à-l'heure sur le besoin de se déplacer des anciens et des personnes défavorisées. Vous avez aussi rappelé l'importance du train dans le désenclavement de votre territoire. Vous avez été également sollicité par la Directrice de la SNCF sur les pistes cyclables et l'accessibilité aux infrastructures. Bref, comment on arrive conjointement à répondre à ces sollicitations et à favoriser les déplacements en milieu rural.

M. Philippe GERARDY, Président la CODECOM du Pays d'Etain : Je crois qu'il n'y a pas qu'une solution, que les solutions sont multiples. Mme GAZIN a indiqué que les bus scolaires allaient être accessibles aux autres usagers, c'est un bon point. Bien sûr, il y a une organisation à mettre en place, une communication à faire. Il faut que l'intercommunalité se mobilise avec la Région et le transporteur pour organiser tout cela.

Je pense que la Région soit devenue la seule AOT est une bonne chose. Cela permet d'avoir une vision plus globale sans s'arrêter aux frontières des départements, sachant qu'auparavant, chaque département avait son système de transport de bus. De même en matière scolaire où la CODECOM est en responsabilité, le fait d'avoir un seul interlocuteur permet de mieux résoudre les problèmes.

Le train, c'est quand même un peu plus rigide et ça traverse les territoires ruraux sans s'arrêter. De toute façon, on ne pourra pas se passer d'un mode de transport pour arriver à la gare et tous les modes ne sont pas utilisables selon la distance, comme le vélo par exemple. D'autre part, notre situation est celle d'un territoire très rural qui n'est pas la même que celle d'un territoire rural proche de Strasbourg qui peut être relié à des réseaux de bus urbains et le recours à la voiture est souvent inévitable.

Concernant le service de minibus pour le transport des personnes âgées, nous sommes confrontés parfois à des problèmes d'horaire et d'organisation. Ce service, réservé aujourd'hui aux personnes âgées devra s'ouvrir aux personnes défavorisées, aux jeunes ...

Je voudrais revenir au problème du coût du train (Mme GAZIN intervient pour souligner que le train dans le Grand Est est le moins cher de France). La voiture, une fois que vous l'avez, vous l'avez. Mais quand vous devez prendre votre voiture pour aller à la gare. Arrivés en gare, il faut prendre le bus par exemple pour aller à l'hôpital, il faut être à l'heure, donc être soumis à une série de contraintes ... Si on ajoute tous les coûts engendrés par le déplacement, la différence n'est pas évidente entre le coût voiture et le train. Ce point de vue entraîne des réactions vives de Mmes GAZIN et DOMMANGE.

Animateur : La parole est à M. André GIRAUD, représentant de la CGT cheminots des Ardennes. Votre organisation syndicale s'est fortement mobilisée dans la réforme du ferroviaire de 2018. Avec votre syndicat, vous avez fait des propositions en matière de maintien des petites lignes menacées selon vous par la réforme de 2018. Vous avez également souligné la baisse dommageable très importante du fret ferroviaire passé de 50 milliards de tonnes/kilomètres à 20 milliards, toutes opérations confondues.

M. André GIRAUD, secrétaire adjoint de la CGT cheminots des Ardennes : Bonjour à tous. Je ne reviendrai pas sur la réforme de 2018 mais je vais parler d'un système ferroviaire qui profite à tous.

Aujourd'hui, on peut constater que des gares ont fermé, notamment dans le département de la Marne, sans trop de concertation avec les élus et les syndicats, ce qui est vraiment dommage. On parle du nombre de voyageurs qui montent dans les trains. Par exemple à St Hilaire-au-Temple, on nous dit qu'il n'y a que trois usagers en gare de St Hilaire, c'est vrai, mais les horaires ne conviennent pas à ceux qui travaillent sur Reims ou sur Châlons. Quand on parle de la ligne 5 Verdun - Châlons-en-Champagne, peu fréquentée, là aussi, les horaires sont peu adaptés. La CGT porte un projet de réouverture de cet axe avec un prolongement vers Bar-le-Duc. Si on arrive à organiser une correspondance avec Reims ou Bar-le-Duc, on pourrait avoir une capacité intéressante de remplissage de ce train. La réouverture de cette ligne est intéressante également pour le désenclavement des territoires et notamment de l'Argonne. Cette ligne 5 intéresse également tous les étudiants qui prennent le bus tous les matins pour aller à Verdun. Le train est un mode de transport plus rassurant pour les parents.

Nous défendrons ce projet. Normalement, un groupe de travail a été acté par les différents COREST, ceux de la Marne, de la Moselle Nord et de la Meuse. Nous espérons que cela aboutira à un renforcement du trafic voyageurs et même du trafic du fret, puisqu'à Valmy, un transport de fret vers Châlons existe encore.

Il faut aussi parler du transport multi-modal sur nos territoires. Aujourd'hui, les gares disposent de petits parkings car ils ont été construits au siècle dernier. A l'époque, on reliait la gare en vélo, mais aujourd'hui, c'est trop dangereux avec le trafic sur les routes départementales. Aujourd'hui, on ne discute pas assez des solutions pour améliorer l'environnement des gares. L'organisation de parkings à vélos sécurisés près des gares, par exemple est un sujet à discuter avec la Région.

Animateur : M. Giordani, vous êtes le porte-parole de la FNAUT. Nous allons entendre la voix des usagers, votre point de vue sur ces questions et notamment quelles réponses apporter aux besoins du plus grand nombre.

M. François GIORDANI, président de la FNAUT Grand Est : La FNAUT Grand Est fait partie d'une Fédération Nationale, la « Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports ». Cette Fédération a 41 ans et regroupe 40 000 adhérents en France. La Fédération existe sur le Grand Est depuis 2016 et fédère 36 associations d'usagers des transports ferroviaire, routier, piéton (?), auto-partage ... Nous n'agissons pas seuls. Nous travaillons en liaison avec les organisations syndicales pour la défense des lignes avec la CGT et d'autres, pour le retour des trains de nuit ... Nous travaillons également avec les Fédérations de défense des consommateurs, des Associations familiales ...

Nous travaillons également en concertation avec la Région. Nous avons participé à la conférence régionale sur les mobilités. Nous participons aux différents COREST de la Région. Nous produisons des documents. Nous travaillons également sur les liaisons territoriales et notamment sur les liaisons Nord/Sud ainsi que sur la ruralité. Toute notre action se situe dans le cadre du droit. Des organisations syndicales

travaillent sur le droit au travail, le droit au logement, nous, nous travaillons sur le droit à la mobilité puisque c'est un droit pour les citoyens, les usagers de se déplacer.

Le constat, c'est qu'il existait un réseau ferré dense si on reprend les cartes anciennes et j'ai entendu un mot qui m'a un peu inquiété lorsqu'on a parlé de «squelette», cela me fait penser à momie ... Je préfère parler de colonne vertébrale. Le réseau ferroviaire a été malheureusement beaucoup démaillé suite à des décisions macro-économiques nationales mais aussi des micro-décisions et notamment la ligne Châlons/Verdun, sans vision globale, à notre sens, de ce que devrait être un réseau et ce qu'il devrait permettre.

Pour nous, le réseau ferroviaire national ou local contribue à l'aménagement du territoire qui n'a rien à voir avec l'étalement urbain. Aménagement du territoire, cela veut dire privilégier les aménagements, l'urbanisation, les évolutions dans le cadre des SRADET (?), des SCOT, des PLU en utilisant les voies de transport et notamment les voies ferroviaires. Cela veut dire aussi un arrêt des constructions comme le complexe de cinéma près de Mulhouse ou des zones d'achat implantées dans la nature, avec de grands parkings et non reliées à des transports en commun. Pour nous, il s'agit de développer les centres-bourgs, de maintenir les commerces, de privilégier les quartiers gare, éventuellement en aidant les ménages à se relocaliser dans des zones mieux desservies.

Le colloque d'aujourd'hui est dans la ligne de ceux organisés par la FNAUT. Ainsi, nous organisons le 10 octobre un colloque à l'Assemblée Nationale sur les villes moyennes et intermédiaires où M. Valence de la Région Grand Est sera présent. La semaine prochaine, la FNAUT organise un colloque à Strasbourg sur les réseaux express métropolitains qui concernent aussi la ruralité car Strasbourg est entouré de territoires ruraux.

Pour nous, la dépendance automobile n'est pas une fatalité, y compris dans les zones rurales. Nous ne devons pas mentir à nos concitoyens : la transition écologique amènera un renchérissement des énergies fossiles. La solution, est-ce que c'est le co-voiturage, c'est un débat. Le co-voiturage, c'est comme les cars Macron, il n'y a aucune obligation de service public et donc aucune obligation, comme l'entretien de la voie publique par exemple. Pour nous, le co-voiturage ne peut être qu'un dépannage, un expédient, avec une difficulté particulière en zone rurale peu peuplée où il est difficile d'atteindre un seuil critique avec un nombre de co-voitureurs suffisant pour que cela puisse fonctionner. Par ailleurs, il faut réfléchir à l'éco-conduite et comment économiser le carburant dans l'utilisation de la voiture. Nous sommes favorables à une limitation à 80 kms/heure sur les routes rurales. Nous n'arriverons jamais en zone rurale à un rabattement vers les gares par des transports en commun, la voiture est donc difficile à éviter, mais on peut aussi utiliser des vélos à assistance électrique. Il faut réduire les distances pour aller prendre le train, garder des dessertes servies par des trains omnibus. Mais pour cela, il faut évidemment ne pas fermer les gares et garder des dessertes.

Autre question : le report modal. Les décisions qui sont prises vont dans le sens du report modal. Tout-à-l'heure, il nous a été expliqué que les trains devaient être le plus pleins possible. Mais il existe aussi le problème des trains trop pleins et on constate parfois que des personnes restent à quai parce que les trains sont trop pleins. Il faut donc adapter les moyens aux besoins. Si on observe notre voisin l'Allemagne, les trains fonctionnent sans problème d'amplitude et 7 jours sur 7. L'information sur l'existant est à développer. Quand on fait des réunions dans les communes, les quartiers, on constate que les gens ne connaissent pas les possibilités de desserte qui existent. Il faut donc que la Région, la SNCF mais aussi les organismes de tourisme local développent l'information. Faciliter la circulation, cela veut dire que les gens qui vont prendre le train aient l'assurance de pouvoir revenir. Il faut pour cela tenir compte des besoins de déplacement, y compris aux heures creuses, pour des besoins tels l'accès à un hôpital comme cela a été dit.

Pour répondre aux besoins et notamment d'équipement, la FNAUT préconise une baisse de la TVA à 5,5% car nous estimons que le transport est un bien de première nécessité parmi d'autres, cela permettrait de diminuer le coût des équipements de transport péri-urbains et ruraux.

Concernant le transport ferroviaire, il a été dit qu'il n'y avait que 2 personnes qui montaient dans le train. Nous pensons que le calcul n'est pas à faire comme cela. Le lundi, on voit qu'il y a 2 personnes, le mardi qu'il y a 3 autres personnes. A la fin de la semaine, la ligne va concerner 20 personnes et à la fin du mois 100 personnes et pas seulement les 2 personnes observées le lundi. Cela doit être pris en compte quand on fait l'analyse de fréquentation d'une gare. Ensuite, il y a le problème de la facilité des personnes à accéder au transport ferroviaire. Les gens ignorent souvent les possibilités d'avoir des tarifications, des abonnements, par exemple la possibilité d'avoir des abonnements à 50% pour aller au travail. Par ailleurs, il y a la question de la proximité de l'achat des billets. Le smartphone ne répond pas à tous les besoins. Fermer les guichets, arrêter les distributeurs de billets nous paraît une atteinte au droit à la mobilité et ne facilite pas l'utilisation des transports en commun. D'autre part, en se déplaçant, une personne part d'une porte et arrive à une autre porte et il est important qu'elle puisse bénéficier d'abonnements uniques et d'avoir des endroits qui délivrent ces abonnements. On nous dit que les buralistes vont pouvoir offrir les titres de transport, mais pas la totalité de l'offre pour toutes sortes de raisons.

Concernant le coût du train, celui de la Région Grand Est est peut-être le moins cher de France, par contre, si on veut aller dans une autre région, par exemple la Bourgogne ou la Franche-Comté histoire parce que le travail de conventionnement entre régions n'a pas encore été fait.

Tout ceci doit contribuer à faciliter la vie des usagers et les inciter à prendre plutôt le train que la voiture qui leur coûtera de plus en plus cher en insistant sur le fait que la mobilité est un droit.

Questions de la salle

M... ?... d' Etain : A Etain, nous sommes relativement éloignés des centres urbains : Metz est à 50 kms et Nancy 70 kms. Pour une personne, le train est abordable mais pour une famille, c'est cher. Des tarifs existent, mais les gens manquent d'information.

Je voudrais revenir sur le cadencement évoqué par le représentant de la CGT. Il faut reconnaître que cela a permis à notre région de mettre en place une offre très conséquente, soit un train toutes les deux heures dans chaque sens.

Le cadencement, on devrait dans les gares importantes comme Conflans, Metz ou Nancy, avoir, dans les 5 ou 10 minutes suivantes, un train pour aller ailleurs, à Strasbourg ou les Vosges par exemple, or, ce n'est pas le cas. Par exemple, les jeunes qui vont étudier à Épinal y vont en voiture, parce que par le train, c'est 4 heures de trajet.

Je fais partie d'une association de randonnée. Avant, on partait en train de Metz pour aller dans les Vosges, aujourd'hui, ce n'est plus possible.

M. Jean Picard, Vice-président de la CODECOM et conseiller départemental : Nous avons besoin de «Rail Avenir». Dès 2001, nous avons posé le problème de nos lycéens à Bar-le-Duc. Aujourd'hui, on est satisfaits, mais il a fallu 5 ans pour mettre en place le système démarré en 2006. La difficulté évoquée à l'époque, c'était de faire se croiser les trains. En fait, il fallait décaler un peu les horaires du fret pour arriver à des horaires possibles.

Deuxième exemple. Nous avons demandé, avec le conseiller de Verdun, la mise en place d'un train le dimanche soir pour permettre aux étudiants de rejoindre Nancy et un train pour le retour le vendredi soir. Aujourd'hui, ça marche à la satisfaction générale mais il a fallu 2 ou 3 ans pour l'obtenir.

Interventions des participants de la table ronde dans le cadre du débat

André GIRAUD : Concernant les travailleurs transfrontaliers, je vais parler de la tarification. Un certain nombre de maires ne le savent pas encore : au Luxembourg, à partir de mars 2020, le transport

ferroviaire, train et tramway sera gratuit. Cela veut dire que les 150 personnes du canton d'Étain qui vont travailler au Luxembourg et utilisent aujourd'hui leur véhicule personnel seront intéressés à prendre le train puisque la partie du trajet au Luxembourg sera bientôt gratuite. Aujourd'hui, ils ne prennent pas le train peut-être parce que les horaires des trains ne correspondent pas à leurs horaires de travail.

Personnellement, je suis conducteur à Charleville et avec les élus, nous avons travaillé sur une liaison qui devrait permettre aux 300 ardennais qui travaillent au Luxembourg de rejoindre la gare de Longwy et donc de pouvoir se rendre au Luxembourg par train. Nous avons aussi le projet de créer une liaison permettant de relier Charleville à Nancy. Nous nous sommes rendus compte que dans le Nord Meusien, notamment du côté de Montmédy, les jeunes avaient une vraie demande, à l'image de ceux de Verdun qui peuvent rejoindre Nancy en train le week-end. Cela devrait être fait mais le projet a pris un peu de retard.

Aujourd'hui, si on compte 150 personnes à Étain, 300 personnes à Conflans, ce train qui reliera Charleville à Nancy pourrait être régulier. On pourrait avoir des correspondances et rejoindre facilement le Luxembourg, soit par Longwy, soit en décidant que les gens d'Étain passent par Thionville. Pour aboutir, il suffit de se rencontrer avec les élus concernés pour analyser le potentiel. Il faut voir dans les villages alentour combien de personnes seraient intéressées par ces nouvelles liaisons. A ce sujet, nous avons tous notre rôle à jouer dans le changement des mentalités. Aujourd'hui, chacun est dans le confort de sa voiture qui permet de s'arrêter au gré de ses besoins ou de ses envies (arrêt pour faire ses courses ...). Voilà le genre d'habitudes qu'il faut changer.

M. François GIORDANI : Quelques mises au point. Concernant la tarification, on a peut-être les tarifs les plus bas de France, mais en 2017, Mme GAZIN a eu le courage de le dire, les lorrains ont connu des augmentations, par exemple entre Longwy et Nancy de l'ordre de 270%.

A propos de la carte simplicité, nous n'en sommes pas encore à la situation décrite par Mme DOMMANGE. Actuellement, pour se rendre à Strasbourg, cela ne fonctionne pas. Le service ne sera effectif que début 2020.

Concernant l'incitation à faire prendre les transports ferroviaires aux voyageurs occasionnels. Ils payent plus cher s'ils n'ont pas d'abonnement ou de carte de réduction. Depuis le 20 mars, on a trouvé un autre système pour les faire payer plus cher. Les personnes qui ne peuvent pas acheter de ticket parce qu'il n'y a plus de guichet, qu'il n'y a plus de distributeur ou que celui qui existe est en panne, ces personnes sont taxées, on peut dire « rackettées ». Par exemple, j'habite à côté de Strasbourg : un trajet normal me coûte 2,80 €. Si je n'ai pas de billet, je vais payer 10 € mais si le contrôleur est de bonne composition, il pourra appliquer un tarif exceptionnel, soit 6 € et vous dira que vous pouvez faire un courrier à la SNCF pour vous faire rembourser, ce que la moitié des gens ne font pas. Nous nous sommes opposés à ce système dans toute la région.

Il reste le problème de la tarification entre régions. Mme GAZIN a expliqué que cela était prévu. Cela marche pour les voyageurs du Grand Est qui vont à Paris, mais cela ne marche pas si ces mêmes voyageurs veulent aller vers les Hauts de France ou en Bourgogne-Franche-Comté. Les réductions propres à ces régions ne s'appliquent pas parce que les conventions entre Régions ne sont pas encore signées. Les gens du Grand Est sont donc dissuadés d'aller dans ces régions par le train parce que les tarifs sont très différents.

Roland ROUYERE : Je veux revenir sur la politique commerciale de la SNCF. Sur le Nord Meusien, cela a été rappelé par Jean PICARD, les étudiants peuvent rallier l'Université de Nancy le week-end. Question : est-ce que la SNCF entreprend des actions de publicité pour inciter les étudiants à prendre ces liaisons ?

La politique de commercialisation n'intéresse pas que la SNCF, elle concerne aussi le département. Nous sommes navrés de constater que le Comité Départemental du Tourisme de la Meuse, dans sa communication en faveur de la foire de Châlons-en-Champagne ne mentionne que le seul TGV comme moyen d'accès à un autre département. Cela doit malheureusement aussi être vrai pour les autres départements, or le TGV ne concerne que certaines catégories de population. Il est nécessaire de penser à toutes les populations.

Mme Stéphanie DOMMANGE : Nous partageons avec vous le déficit de notoriété de nos offres. Une étude a montré que 2/3 des usagers potentiels habitant autour d'une gare ne connaissaient pas l'offre SNCF. Il est donc nécessaire de travailler davantage sur la notoriété de nos offres.

Concernant les Universités, la SNCF organise des présences sur les campus pour avoir plus d'abonnés et notamment chez les jeunes non propriétaires d'une voiture afin qu'ils prennent un abonnement en début d'année. Ce sont donc des équipes commerciales de la SNCF qui font des opérations ponctuelles. Par ailleurs, nous travaillons avec La Poste, notamment dans le cadre du lancement du cadencement Champagne/Ardennes, pour voir quelles opérations commerciales de grande ampleur, nous pourrions mener conjointement sur le territoire pour mieux faire connaître l'ensemble de l'offre. Lorsque l'offre de train augmente de 10%, il serait dommage de ne pas le faire savoir.

Par ailleurs, je rappelle que nous allons travailler sur l'offre de trains en dehors des heures travaillées et le week-end et bien entendu le problème de l'offre d'été.

Je redis que le « process » du train est long. Quand la SNCF conçoit un service commercial par exemple pour décembre 2019, il est travaillé deux ans à l'avance. Le transport ferroviaire est un modèle très compliqué : un train interagit sur un autre avec des effets « papillons ». Par exemple, des travaux sur Lyon ont un impact direct sur le Sud lorrain.

Mme Mireille GAZIN : Juste un mot concernant la fusion des trois anciennes Régions. Nous avons pendant un an dû apprendre à nous connaître et cela a été très compliqué. Par exemple, sur le routier, c'est 10 départements qu'il a fallu unifier, harmoniser les systèmes de gouvernance. Nous avons bien travaillé en confiance avec la SNCF.

Je n'ai pas parlé d'un point très important, c'est celui des comités de ligne qui s'appellent maintenant les COREST. Ces comités dialoguent avec les usagers, je crois qu'il y en a quinze répartis sur tout le Grand Est. Étain relève du COREST Meurthe-et-Moselle Nord et Meuse animé par Édouard Jacques, élu régional. Le dernier COREST s'est réuni à Montmédy. Personnellement, je suis présidente du COREST Nancy/Nord qui s'occupe de la ligne Nancy/Metz et la ligne Metz/Bar-le-Duc. Je suis venue quatre fois à Bar-le-Duc en trois mois pour la mise en place du cadencement de Reims qui doit devenir un atout pour les territoires. Avec le cadencement, comme les trains partent à la minute, il est nécessaire de retravailler toutes les correspondances. Ce n'est pas simple pour Bar-le-Duc, sachant qu'il y a des travaux à Château-Thierry qui vont pénaliser le trafic. Mais ces travaux sont absolument nécessaires : ils garantissent les lignes dans la durée, c'est-à-dire qu'ils assurent que les lignes ne fermeront pas.

Les COREST sont donc très importants et sont ouverts au public. Ce sont des endroits où nous travaillons de manière très pointue sur les dessertes telles qu'elles sont faites. Je rappelle que les dessertes, le nombre d'arrêts font que la ligne est attractive ou pas. Dans les COREST, nous travaillons sur les points d'équilibre entre le nombre d'arrêts sur une ligne et le temps global de parcours et nous avons besoin de dialoguer avec les usagers parce que ce sont eux les plus concernés.

Animateur : Adresse ses remerciements à tous les participants de la table ronde.
Et nous allons prendre le repas...

L'après-midi, à 14h : Intervention de M. Vincent DOUMAYROU

Dans ce colloque universitaire (je ne sais pas si c'est le bon terme pour le définir, plutôt « cet événement »), il est important que les citoyens de la société civile, comme on dit un peu pompeusement, et que les structures, disons plus officielles, se rencontrent dans ce genre d'événements.

Alors donc, je vais d'abord, brièvement, parler de mon livre :

Déjà pour dire que le sous-titre « ...La fracture ferroviaire... pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer » est excellent, mais ce n'est pas moi qui l'ai trouvé, c'est mon éditeur. Effectivement il résume assez bien le propos puisqu'il a été écrit en 2007.

Aujourd'hui il est devenu un peu tarte à la crème de dire qu'il y a eu le tout TGV, même la représentante de la SNCF l'a évoqué tout à l'heure.

Le livre est paru en 2007, en pleine TGV-mania, puisqu'il y a eu, je le rappelle, le record du monde de vitesse cette année-là qui a été battu, 575 km heure quelque chose comme ça, et il y a eu l'inauguration du TGV-Est.

Conférence :
Présentation de **M. DOUMAYROU**.
Il est l'auteur du livre:
La fracture ferroviaire
Le TGV ne sauvera pas le rail
(éditions De l'Atelier)

Il est également l'auteur d'un article sur l'effondrement de la conscience du rail chez beaucoup d'usagers (le premier réflexe quand on se déplace n'est plus le rail, mais d'abord la voiture, le bus, l'avion...)



Il va nous parler:
- De l'histoire des petites lignes,
- et des leçons qu'il faut en tirer pour la mobilité aujourd'hui.

Il y a eu aussi, à la fin de l'année ou à l'automne, une nouvelle tarification dite « NOTES ¹ », (je n'ai jamais compris s'il fallait dire en anglais ou en français). Ce qui a aggravé disons la complexité et qui a quand même pas mal plongé l'utilisateur dans la perplexité, ça été repris à l'époque par la presse établie.

Donc voilà, au risque d'être immodeste, j'ai été le précurseur de cette critique du TGV, tout en admettant, bien sûr, que le TGV puisse avoir également de bons côtés. Mais c'est surtout le système TGV, c'est à dire l'**actualisation** ² du train que je critique, plus que la technique de la grande vitesse.

Aujourd'hui le sujet ce n'est pas la grande vitesse, c'est la petite vitesse puisque je vais parler de l'histoire des chemins de fer secondaires, des trains qui allaient à une vitesse commerciale moyenne de 20 km/heure ou 30 km/heure. Donc, nous sommes assez loin des 500 ou 600 km/heure du record du monde.

Tout d'abord je rappelle et je l'avais déjà dit à Châlons³, mais je le répète car c'est quand même un principe important, qu'effectivement le train est un moyen de transport très écologique, ça signifie qu'il consomme peu d'énergie en amont et en aval et qu'il émet peu de gaz à effet de serre. J'évoquerais une étude de l'Agence internationale de l'énergie parce que quand on dit ça en France on nous répond : « Oui mais c'est grâce au nucléaire ». Or, c'est un peu plus compliqué que ça parce qu'en fait c'est le roulement entre la roue et le rail qui fait beaucoup moins de frottements qu'entre le pneu et la route et donc c'est ça qui fait que ça consomme moins d'énergie et donc émet moins de CO₂. Une étude de l'Agence internationale de l'énergie qui date du début de l'année, estime qu'au niveau mondial le ferroviaire c'est entre 7 et 8% des transports et c'est seulement 2% de l'énergie consommée par les transports et 1% des gaz à effet de serre. Voilà un vrai intérêt du transport ferroviaire et ce qu'on appelle le facteur 4, à savoir la division par 4 des émissions de CO₂ ça passe aussi par le ferroviaire, pas uniquement mais aussi.

Alors là je vais parler de l'histoire des chemins de fer secondaires. Alors il y eu le grand événement politique de l'année passée c'est « les gilets jaunes ». Donc tous les commentateurs et « les gilets jaunes » eux-mêmes ont dénoncé le fait que dans la France rurale, la France périphérique comme on dit, il n'y a pas ou peu de transports collectifs, soyons justes, et que la mobilité dépend de l'automobile. Alors ça n'a pas toujours été le cas, puisque dans le passé et en France il y a eu des systèmes de transports totalement

¹ NOTES : « Nouvelle Offre de Tarifs Et de Services »

² Je ne suis pas certain de la retranscription de ce terme...

³ Réunion organisée par les syndicats (CGT et UNSA), pendant le Foire de Châlons-en-Champagne, le 07 septembre 2019.

ferroviaires qui étaient vraiment uniquement consacrés à la desserte du monde rural, de la ruralité et de tous les territoires.

Alors pour comprendre et ce qu'il faut rappeler, au début de l'histoire des chemins de fer, donc les premières grandes lignes de chemin de fer, il y a eu ce qu'on appelle l'étoile LEGRAND, c'est à dire dans les années 1840, en France les pouvoirs publics ont estimé qu'il fallait construire un réseau de trains grandes lignes qui pour l'essentiel rayonner autour de Paris plus une ligne qui allait de l'océan, c'est à dire de l'Atlantique à la Méditerranée. Donc, ce réseau est pour l'essentiel terminé à la fin des années 1850, par exemple l'inauguration de la ligne PARIS – NANCY, c'est 1852 par exemple. Mais, il est également structuré autour de grandes compagnies qui monopolisent les opérations ferroviaires sur leur territoire, ici en Grand-Est c'était la compagnie de l'Est qui a été constituée en 1854. Alors après, la « Compagnie du Midi », la « Compagnie d'Orléans », etc... il y en avait six en tout. Alors ça fait, il y a un problème tout de même, car à l'époque plus de 60% de la population habitait dans des communes rurales et ça déterminait très fortement la vie politique, c'est-à-dire les sénateurs, les députés, etc... étaient issus du monde rural. Et donc comment faire pour construire des lignes qui desservent les communes, avoir des lignes qui ne desservent pas seulement PARIS aux grandes villes, mais qui desservent aussi les territoires d'une manière fine. Il va y avoir une idée en 1859, l'État va signer une convention avec ces grandes compagnies, en leurs disant : vous avez une activité rentable, avec ces bénéfices vous allez construire le réseau moins rentable...



c'est un peu plus compliqué, mais en gros, c'est ça !... Par exemple dans l'Est, on a commencé à construire par exemple Épinal – Remiremont, inaugurée en 1864, St-Hilaire au Temple – St-Ménéhould, celle qui vous tient à cœur, en 1867... etc... des lignes plus petites, mais toujours inaugurées par les grandes compagnies.

Alors là, un dénommé Stanislas MIGNERET⁴ qui était originaire d'Alsace et Préfet du Bas-Rhin, a eu une idée en 1858 : les départements, créés en 1790 au moment de la Révolution, avaient le financement des chemins vicinaux, c'est-à-dire des routes, les crédits affectés aux routes on va les affecter au chemin de fer, et ainsi créer un réseau de chemin de fer départementaux. En 1865, il y a la première loi

qui déterminent ce que l'on nomme : « chemins de fer d'intérêt local », par opposition aux grandes compagnies qui relevaient de l'intérêt général. On a donc deux chemins de fer et cette partition rappelle ce qui se passe aujourd'hui, à savoir les TER et les Grandes Lignes. Ces lignes secondaires vont connaître une fleuraison prodigieuse. Il va y avoir trois lois, en 1865, 1880 et 1913, qui vont organiser ce réseau. Ce sont les départements et les communes qui vont être ce que l'on appelle aujourd'hui, les autorités organisatrices. Cela correspond à la desserte locale, par exemple pour aller de Nancy à Château-Salins et cela comprend également les réseaux de tramways que l'on a commencé à construire dans toutes les grandes villes. On reconstruit actuellement ce que l'on a défait précédemment. A Nancy, par exemple, dans toutes les grandes rues il y avait des tramways (rue Jeanne D'arc, rue St-Jean, etc...). Il y avait même des tramways qui reliait Nancy à Jarville et toutes les petites villes et donc il y avait un réseau extraordinaire.

D'un point de vue technique ces « réseaux d'intérêt local » était des voies métriques. Je rappelle que l'écartement standard est de 1,435m (on dit que c'est l'écartement standard parce que c'est celui qui a été choisi par STEVENSON, l'inventeur du chemin de fer au Royaume-Unis). On a choisi pour ces petites lignes, un écartement métrique, donc 1m. Pourquoi ce choix ? Parce que c'est moins large, donc plus économique, à savoir moins de ballast, des courbes plus serrées, des rampes plus acérées et donc on est moins obligé de faire des tunnels, des ouvrages d'art, des viaducs, etc... Donc, en moyenne, c'est presque deux fois moins cher que les lignes à écartement standard.

⁴ Dont une page Wikipedia reprend la biographie : https://fr.wikipedia.org/wiki/Stanislas_Migneret

Ce réseau il a fait jusque 24000 kms, c'est énorme puisque c'est équivalent à la longueur du réseau voyageur SNCF aujourd'hui. Le chemin de fer « d'intérêt général » faisait 42000kms. Donc un réseau total qui faisait plus de 65000 kms, ce qui était énorme. A l'apogée de ce réseau, aucune localité française n'était à plus de 30 km d'une gare. Sans surprise, les régions où les localités étaient les plus éloignées d'une gare c'était dans l'AUBRAC, en plein cœur du massif-Central, là où la densité de population est très faible.

Pourquoi a-t-on fait ce réseau ? parce qu'il n'y avait pas d'automobile à l'époque. L'automobile est apparue à la fin du 19^{ème} siècle et a commencé à se répandre chez les commerçants, les professions libérales et les gens aisés entre les deux guerres et s'est diffusée seulement après la seconde guerre mondiale, pendant les 30 glorieuses. Puis vers 1980 la bi-motorisation, à savoir deux véhicules par ménage, voire trois et même quatre.

Surtout, il y eu le poids-lourd pour le transport des marchandises et l'autocar. Partout, des entreprises d'autocars se créent pour concurrencer le chemin de fer et ils n'étaient pas assujetti à des obligations de service public. De plus, dans les années 30, il y a eu la crise qui a fait que les services ferroviaires se sont effondrés.

Les dirigeants des compagnies ferroviaires ont réagi. Il y a toujours deux pôles : la complémentarité ou la concurrence. Par exemple, les dirigeants du PLM ont dit : « chouette, les voitures vont nous apporter des usagers et plus de trafic, puisqu'elles vont servir à emmener les usagers dans les gares ». Mais, la réalité n'a pas tout à fait été celle-ci. Une deuxième tendance est apparue, celle d'apprivoiser la concurrence automobile. En 1928, un ministre André TARDIEU, par une loi, autorise les grandes compagnies à mettre en place des filiales routières. Donc, quand aujourd'hui on entend G. PEPY faire des filiales routières, du covoiturage, etc... en fait il fait du neuf avec du vieux, puisque cela date d'entre les deux guerres...

Troisième tendance de la part des dirigeants des compagnies, malheureusement celle qui s'est imposée depuis, à savoir, il y a la concurrence de la route, donc il faut fermer les lignes.

Ce fait a donné des citations qui relèvent d'un certain mépris pour ces petites lignes. Par exemple celle prononcée par Raoul DAUTRY (qui était le dirigeant des chemins de fer de l'État, avant la création de la SNCF) qui parlait des lignes FRESSINET (c'est le Ministre de la 3^{ème} République qui avait ordonné la construction de ces petites lignes) : « Le réseau FRESSINET qui avec ces 10000kms ont ruiné le beau réseau qu'avait conçu Louis PHILIPPE et qu'avait réalisé NAPOLEON III... ». Donc, sous-entendu, il y avait « le bon grain et l'ivraie ». Et il ajoutait : « Il faudrait que les parlementaires se décident supprimer certaines lignes d'inutilité publique ». C'est bien le dirigeant de la structure ferroviaire qui appellent le politique à fermer les lignes. Donc ce n'est pas uniquement les politiques, c'est aussi les dirigeants ferroviaires qui ne croient plus en ces lignes.

Dans les années 30, il y a ce que l'on appelle les « décrets de coordination » qui tendent à réguler la concurrence entre le rail et la route en ordonnant la fermeture de lignes ferroviaires. Il y a des décrets en 1934 et en 1938 il y a un grand événement, la création de la SNCF qui perpétue les fermetures de lignes qui avaient commencé et pendant ses trois années d'existence, elle ferme 10000kms de lignes sur les 42000 qu'elle exploitait. Dans ces fermetures il y a les fermetures pures et simples, il y a les lignes où l'on supprime les omnibus, c'est-à-dire les dessertes fines mais on laisse les trains express ou de marchandises. Sous l'occupation, avec les pénuries, il y a quelques ouvertures, mais après la guerre il y a une continuation de cette politique de fermeture. Évidemment, il y a les autoroutes qui commencent à être mises en service, il y a la démocratisation de la voiture. Cette politique s'accélère à la fin des années 60 avec le rapport NORA qui ne concerne pas que la SNCF, mais également l'EDF, RATP, etc... il demande aux entreprises publiques de fonctionner plus en mode concurrentiel. Pour la SNCF, cela demande d'intensifier les grands trains et les dessertes sur les grandes lignes (Capitol, trains de prestige, etc...) et de fermer les petites lignes. C'est à cette époque que l'on a fermé complètement le réseau à voie métrique breton en 66 et il y a eu un gros programme de fermetures de lignes secondaires de la SNCF, sachant que déjà les lignes à voie métrique et les lignes de tramway avaient fermé.

Une date symbolique, en 1973, le 6 août exactement, il y a un département qui n'est plus du tout desservi par un train de voyageur, c'est l'Ardèche ! Cet événement a marqué l'époque, sachant que ces lignes ont continué d'être utilisées par les trains de marchandises, c'est ce que l'on appelle la ligne de la rive droite du Rhône qui permet aux marchandises de monter du sud vers le nord.

A cette époque-là il y a eu une pose dans les fermetures et au début des années 80 c'est ce que l'on a appelé les réouvertures FITERMAN qui a ré-ouvert une poignée de lignes, quatre je crois (la Ferté-Milon).

Alors, il y a eu une évolution institutionnelle, à cette époque-là, dans les années 70, les « schémas régionaux de transport », car les régions venaient d'être créées et on a demandé à celles-ci de commencer

à organiser le transport ferroviaire sur leur territoire, la première à le faire étant le Nord-Pas-de-Calais en 1978 (devenue Haut-de-France). Dans les années 80, on assiste alors à une certaine renaissance du transport ferroviaire régionale, sachant qu'il partait de très très bas, puisque les dessertes régionales avaient été systématiquement supprimées. En 1987 il y a la création de la marque TER, en 1997 il y a son expérimentation (dont l'Alsace en a fait partie). En 2001, la loi fait des régions, l'autorité organisatrice de plein droit des TER (la loi est entrée en vigueur en 2002).

Puis, pour résumer les grandes tendances, il y a eu, indiscutablement, une augmentation de l'offre ferroviaire sur les trains régionaux qui est en partie liée au TGV. En effet, puisque, par exemple, dans l'est le TGV-Est a fait qu'il y eu une augmentation des TER mais une diminution des trains « grandes lignes » ce qui correspond aux anciens trains « Corail », ce fut donc qu'un jeu d'écriture. Mais, il n'y a pas que ça, car il y a une véritable augmentation de l'offre.

Mais, dans le même temps, il y a une dégradation de l'infrastructure puisque pendant des années on a fait de moins en moins de rénovations, donc, il y a de plus en plus de ralentissements. Par exemple, je crois qu'il y a 4000km de lignes sur lesquelles les trains vont moins vite en raison de l'état de la voie. La ligne Épinal – St-Dié, la fermeture de la ligne a été précédée par des phases de ralentissements, ce sont les « antichambres » des fermetures.

Donc, les régions dont ce n'est pas la mission, ont dû mettre à la poche pour financer le maintien des infrastructures. Par exemple, le « plan rail Midi-Pyrénées » (c'est un peu ce que va faire Grand-Est).

Les sujets ce sont : « quelles dessertes fines pour les territoires ? », « quelles dessertes pour les lieux touristiques ? ». La France c'est le premier pays de monde pour les arrivées touristiques or il y a de très nombreux lieux touristiques qui ne sont pas desservis. Je prends quelques exemples : le Mont-Dore, Luchon, Gérardmer... etc. C'est vrai qu'en Allemagne les lieux touristiques équivalents sont très bien desservis par le train.

Autre point : « quelle desserte pour les zones denses ? », il y a un énorme retard qui s'est établi pour les RER dans les grandes villes. Dans les années 60, on a construit progressivement un RER en Ile-de-France, mais il n'y a eu rien d'équivalent pour les villes de provinces. Par exemple, à Lille, où la gare est en terminus, on ne peut pas faire traverser les trains, donc faire un tunnel ça coûte assez cher, qui va financer?... mais il y a un potentiel énorme puisqu'il y a des dizaines de millions de voyageurs par an potentiels.

Alors, on a dit : « quelles dessertes fines pour les territoires ? ». En milieu rural, les habitudes de vie sont complètement structurées par la voiture, les hypermarchés ne sont desservis que par la route, donc quelle place pour le rail dans ce contexte ?... Moi, je suis pour le rail, mais c'est compliqué comme sujet, comme les connexions inter-villes ou inter-régions... il y a énormément de sujets qui sont sur la table.

Pour conclure d'une manière plus générale, je peux revenir au thème de mon livre. On a l'impression que la **privatisation** de la SNCF s'aggrave, puisqu'avec OUIGO elle singe les compagnies aériennes comme RAYNAIR, avec les « voyages cabines » les choses comme ça. On a de plus en plus l'impression que c'est de « l'avion sur rail » qui va à Paris, donc ça n'épuise pas tous les sujets de la mobilité évidemment...

Puis l'arrivée de la concurrence avec tous les problèmes qui sont posés. Est-ce que ce sera une concurrence par les coûts, par exemple salariaux ? Peut-être que les nouveaux opérateurs seront moins chers que la SNCF, c'est fort possible, mais est ce que ce ne sera pas en diminuant les coûts salariaux et donc la main-d'œuvre ?...

Actuellement, on a un monopôle qui à bien des égards n'est pas satisfaisant, mais on voit bien, par exemple, dans la fourniture de l'eau, que les relations entre les communes et les fournisseurs d'eau ne sont pas toujours bonnes, à tel point que des communes renationalisent la fourniture d'eau, donc de nombreux sujets sont posés et cela doit pouvoir alimenter la discussion.

FIN

L'Animateur reprend la parole :

Après ce très bel exposé qui vient d'être fait, quelques questions :

Interventions de M. **Michel VOGT** : « Pour moi la fracture ferroviaire ce sont les gares TGV en rase campagne qui ne sont pas connectées au réseau TER. Par exemple, la gare Lorraine, elle est à l'écart de

l'axe Nancy - Metz – Thionville – Luxembourg, donc on est obligé pour aller à cette gare de prendre la route et on ne peut pas utiliser le TER... Donc, en Lorraine on a 620kms de lignes et j'estime qu'elles sont sous-utilisées, sous-exploitées parce qu'elles ne peuvent pas acheminer les utilisateurs du TGV par le train. Alors, il y a des lignes qui n'ont rien à craindre, comme la ligne Nancy - Metz – Thionville, etc... mais il y a des lignes qui ont des difficultés, comme Nancy – Merrey qui est fermée partiellement et qui ne peuvent pas bénéficier d'un plus comme une gare intelligemment positionnée, c'est-à-dire connectée au réseau ferré lorrain. Donc, la fracture ferroviaire c'est ça... cela entraîne aussi une fracture territoriale car cela fait périlcliter les petites lignes, ça n'arrange pas les choses... »

L'Animateur : une deuxième question ?

Intervention de M. Patrick Varney, président de DPLACE (Langres):

« Une question rapide, on a un peu tendance à parler des infrastructures et des petites lignes pour justifier une baisse de l'offre. Cette baisse de l'offre, on l'observe aussi sur des grandes lignes, infrastructure FRET, simplement il y a des choix politiques derrière qui font qu'on se base sur la démographie, sur des bassins de populations, sur un budget aussi, on sait qu'il y a des contraintes... Donc, on arrive à des situations plus compliquées que ça où on arrive dans des territoires à des variables d'ajustement car à budget constant quand on améliore d'un côté on dégrade de l'autre. Je peux citer les relation Reims – Dijon, Troyes – Dijon, Nancy – Dijon, on peut citer... La où on se rencontre que l'on observe une dégradation lente et régulière qui est liée à tous ces paramètres là... Donc, ce n'est pas seulement lié au TGV, pas seulement lié à l'état de l'infrastructure, pas au fait qu'elle soit définie comme petite ligne, c'est aussi sur les grandes lignes... ».

L'Animateur : une petite question ?

Un invité : « J'aurais aimé que l'on parle du FRET au niveau national ».

Un autre invité : « Cette mise en perspective historique est très éloquente... Je pense qu'aujourd'hui qu'il y a deux problèmes majeurs, il y a comment financer les infrastructures ferroviaires ? et ce n'est pas les ressources qui sont imparties à la **????** aujourd'hui qui vont permettre une régénération du réseau des grandes lignes. Donc, la libéralisation n'est pas sur les infrastructures (*SNCF Réseau ne passera pas à la concurrence*), et après il y a toute la question de l'offre ferroviaire aux territoires ?... »

L'Animateur : vaste question

Réponse de M. DOUMEYROU : « Sur la gare de Vandières, qui a fait couler beaucoup d'encre, moi je dirais c'est qu'il n'y a pas que Vandières, il y a la gare de Picardie, etc... Il y a eu un choix délibéré de séparer les gares TGV du réseau classique qui a été reconnu comme une erreur. Un dirigeant, Michel LEBOEUF dans son livre⁶ ne reconnaît pas beaucoup d'erreurs, mais il reconnaît tout de même celle-là. Ceci dit, une ligne TGV c'est une ligne tracée au cordeau entre deux points pour aller le plus vite possible, donc les gares intermédiaires... C'est l'inverse de l'Allemagne, ils ont préféré faire des distances plus courtes pour mieux relier les villes moyennes... c'est un autre choix... mais bon !... C'est ce que j'appelle des « aéroports contraints »... »

Michel VOGT reprend la parole : « C'est un mauvais raisonnement... on veut faire des connexions entre le TGV et un aéroport régional, ce serait un aéroport international comme Roissy-Charles De Gaulle ce serait intelligent, car toute personne qui arrive elle est bien contente de trouver le TGV pour aller à Lille, à Lyon, mais un aéroport régional cela ne sert à rien... C'est une erreur de raisonnement... »

Un « invité » : « Il y a aussi des choix politiques ... »

Mme DOMMANGE demande la parole : « Juste pour compléter, le choix des gares TGV telles qu'elles ont été faites, n'étaient pas faites pour faire de l'interconnexion TGV et aéroports provinciaux, ce n'est pas comme ça que c'était prévu !... En revanche, ce qui est sûr c'est que quand on résout un problème, il dépend beaucoup et même essentiellement de la façon dont on le pose. Dans la construction des lignes

⁶ Le livre est « Grande vitesse ferroviaire »... Voir sur le site :

<https://livre.fnac.com/a6536805/Michel-Leboeuf-Grande-vitesse-ferroviaire#omnsearchpos=4>. Le mea culpa concerne la gare de Haute Picardie TGV et est bien timide

TGV, les modèles économiques, les ressources à contribution et appels de fonds sont basés sur des modèles économiques qui regardent la croissance du trafic de la ligne TGV et donc le système est posé sur de la longue distance à grande vitesse exclusivement et n'intègre pas dès la base de la construction de la ligne tous les modes de rabattement que peuvent être faits ou tous les modes de diffusion de la ligne. Ce qui fait que souvent il nous est reproché à la SNCF que dans les modèles économiques vous sous-estimez souvent le trafic qui va être généré parce qu'il est pris que très marginalement dans ces coûts et donc dans les constructions de voies. Si on avait posé le système : « je construis une gare TGV et son écosystème TER derrière », on aurait eu une réponse qui aurait été différente. Mais le sujet qui était posé dans les appels, était : « comment construire une ligne à grande vitesse qui va d'un point A à un point B ? Forcément quand on prend le sujet par cet angle-là, on exclut tout un champ de travail sur un territoire... Bon... effectivement c'est une erreur de pose du problème au démarrage... »

Intervention de Mme BAZIN : « Je poursuis sur le plan régional pour dire que ce choix d'emplacement aujourd'hui n'a jamais été le choix d'y mettre une gare TGV. On avait simplement un tronçon qui s'arrêtait en l'occurrence en Moselle, et il fallait un bout !... Les TGV ou les rails ne pouvaient pas s'arrêter sans qu'il y ait une gare. Donc, c'était une gare provisoire qui permettait de boucler le premier tronçon de cette ligne avant de poursuivre... Or, les financements n'étaient pas là... Puis, jusque Strasbourg, on a installé cette gare provisoire, tout en provisionnant tout de suite la construction d'une véritable gare d'interconnexion, celle de Vandières, que l'on a pris en compte dès le départ et qui était la véritable gare TGV d'interconnexion, sur laquelle nous aurions pu nous prononcer sur sa construction à la fin du mandat de la région Lorraine !... Le fonctionnement un peu particulier de l'institution a fait que ce dossier a été planté. Mais aujourd'hui, la position de la Région Grand-Est est de toujours garder la position de la construire, mais elle ne peut plus être une priorité puisqu'il y a des engagements à rénover les infrastructures des petites lignes, ils sont tellement importants aujourd'hui... La gare provisoire avait coûté environ 21 millions d'euros, la nouvelle gare d'interconnexions que l'on construira à Vandières, on est à 120 millions et 150 avec tous les aménagements autour (les échanges multi-modaux...). Or, on a besoin de 800 millions d'euros pour rénover les petites lignes avant 2028 et pour l'instant on ne les a pas et pour l'instant on est sur un choix de priorité, mais on garde toujours la possibilité de construire cette gare... »

Michel VOGT reprend la parole : « A titre indicatif, question coût, je signale tout de même que la rénovation du tramway à Nancy qui ira de Essey jusque Brabois, c'est 420 millions donc 3 gares de Vandières.. »

L'Animateur s'adresse à M. DOUMEYROU : « Quelques points à préciser ?... Compléter un petit peu... »

M. DOUMEYROU reprend la parole : « La tout première gare TGV a été construite en 1970... c'est un peu ce que je disais, à l'époque, on s'en fichait. Par exemple la gare de Macon était à 2 ou 3 kms de la gare TER, à Amiens il a une autoroute et ils voulaient une interconnexion avec l'autoroute... »

M. Michel VOGT reprend la parole : « Les gare TGV en rase campagne c'est complètement anti-écologie puisque cela oblige les gens à prendre la voiture !... ça va contre le Grenelle de l'environnement... etc... »

FIN de l'intervention de M. DOUMEYROU.

Intervention de Madame Béatrix LÉTOFFÉ Présidente de l'association ADELE-S Sur la réouverture de la ligne St-Dié – Epinal

Madame LÉTOFFÉ :

« La situation sur la ligne en 2012 était 5 allers et retours : 2 le matin, 1 le midi, 2 le soir. Vous comprenez pourquoi le cadencement n'était pas pertinent pour la desserte sur notre ligne, on s'attachait beaucoup plus à essayer d'arranger les horaires d'une manière fine pour avoir des correspondances d'un bout et à l'autre.

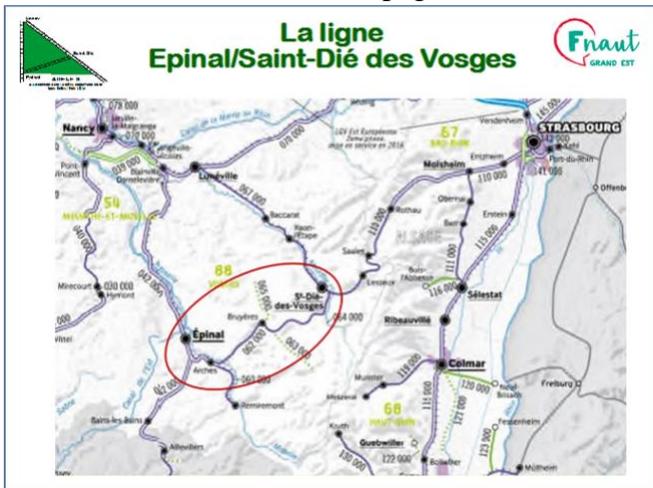
On avait, à ce moment-là beaucoup de problèmes de fiabilité, des suppressions de circulation à la dernière minute, problèmes de plein de gasoil, pénurie de conducteurs. C'est une ligne où il y a beaucoup de points d'arrêts non gérés, donc où il n'y a pas de moyen de communication, pas d'équipement, pas de personnel, des infos seulement pour les abonnés (ce que l'on appelait « flash-traffic »), et des infos trop tardives. Il fallait parfois que les gens viennent en voiture à la gare pour avoir les informations, voire continuer avec leur voiture au lieu d'utiliser le train...

On avait tout de même des « occasionnels » ou « réguliers » ou qui n'ont pas de voiture, qui se rendent à la gare à pied (j'en entendais parler ce matin avant de venir)... ça existe !... Des gens qui sont à la gare et qui sont venues à pied et qui ne savent pas si le train va rouler... et bien ils sont « plantés »...

On avait des périodes de travaux récurrentes, ça a duré plusieurs années, donc à chaque fois que l'on avait des vacances scolaires, et bien... il y avait des travaux... et je mets bien entre guillemets « travaux »... car après on a été très étonné d'apprendre que le trafic était suspendu pour défaut d'entretien, ce qui était un peu bizarre.

En avril 2013 on a créé l'association sous l'impulsion de quelques élus du secteur et d'un groupe d'abonné qui se retrouvaient régulièrement dans le train et avec l'assistance de la FNAUT – Lorraine où on voyait M. Claude DI-BARROIS que je salue car il nous a incité à créer notre propre association qui est affiliée à la FNAUT.

Ensuite on a fait des campagnes de recrutement, on a, bien sûr, pris contact avec les élus et avec les autres associations qui sont autour de nous, notamment avec celle qui milite pour la liaison St-Dié – Strasbourg de la ligne, donc pour la continuité territoriale normale.



Également la TG2V pour la réouverture de la ligne vers Gérardmer et on avait avec nous le secteur CGT-St-Dié qui nous ont beaucoup aidé quand il fallait faire des propositions d'horaires et de maillage du territoire pour nous dire ce qui était techniquement possible de faire. Et donc, cela nous a bien aidé quant à la pertinence des propositions que l'on a pu faire.

Les premières années on a travaillé à se faire connaître.

Par contre, on avait toujours le problème : le fond des usagers de la ligne ce sont des scolaires, donc ce qui nous a interdit « d'embrigader » les scolaires à bord des trains, ce sont des mineurs, on a pas à approcher les mineurs pour essayer de les contrôler ou de les « embrigader »... c'est pour ça aussi que l'on a, peut-être, un nombre d'adhérents inférieur au potentiel qu'on aurait si on avait toutes les familles. Par contre on a approché les établissements scolaires pour expliquer notre démarche et de manière à nous faire connaître.

Les premières années, donc, en vue du cadencement, on a énormément travaillé sur les horaires. Ce cadencement s'est traduit, sur certaines lignes en Lorraine, avec plus 20% de trains, pour nous ça s'est traduit par la perte du train du soir qui était en correspondance avec les TGV en provenance de Paris... c'était la promesse du TGV-Est qui a été payé par les collectivités, d'assurer des correspondances... pour nous, sur notre ligne, pour les gens de Bruyères notamment, la journée à Paris se passait, le matin, par un aller à Paris via St-Dié, et un retour via Épinal le soir, c'était certainement complexe et ça n'a pas forcément trouvé son public et nous avons perdu cette correspondance.

Par contre, l'association a réussi à force d'argument à préserver un TER du vendredi soir qui est positionné un petit peu avant la correspondance TGV ce qui permet de rapatrier les étudiants.

La ligne Epinal/Saint-Dié des Vosges ADELE-S INFOS

Association ADELE-S
 Association pour le développement de la ligne Epinal/Saint-Dié
 adeles.association@gmail.com

Fnaut LA VOIX DES USAGERS

Adresse: Association ADELE-S
 43 Walschmatt
 88460 Docelles

ADELE-S INFO N°14
 Octobre 2017

Dès le mois de janvier prochain, un ralentissement sera mis en place sous le tunnel de Vanémont. L'état de la ligne centenaire nous fait craindre la mise en place de nouveaux ralentissements à venir, jusqu'à avoir un service dégradé au point de voir la durée de trajet entre Epinal et St Dié approcher la desserte en bus. Pour l'instant, aucun crédit n'est dégagé pour financer les indispensables réparations.
 Une seule façon de faire entendre notre inquiétude à la grande région face à cette dégradation progressive du service : participer au COREST le 13 novembre prochain à Remiremont!

Vie de l'association :	Actions avec la FNAUT
CA du 16 septembre : Constat concernant les problèmes d'alignement de plein été avec des chauffeurs de bus ne connaissant pas l'itinéraire et les arrêts (récurrents à chaque mise sur route). Elaboration d'un courrier pour demander à la région la tenue d'un atelier de travail "horaires" pour essayer d'optimiser les correspondances. Le 17 octobre : entrevue avec Mr Valence (Président de la Commission Transport de la région Grand Est et Maire de St-Dié) pour discuter de la situation de la ligne.	Un été particulièrement chargé, concernant notamment la Nouvelle Gamme TER Grand Est. Au-delà de l'harmonisation appréciée des tarifs sur l'ensemble de la Grande région, la FNAUT s'est exprimée sur le niveau de la tarification qui a constitué une hausse très importante pour les Lorrains qui bénéficient auparavant de la gamme Métrolor bien plus avantageuse que les tarifs Alsaciens ou Champ-Ardenais. (voir communiqué FNAUT paru en Août dernier, joint).

Notre combat à partir de 2016 avec la constitution de la grande région, les comités de dessertes qui existaient sur un périmètre plus réduit en Lorraine qui étaient biannuels, sont passés au sein d'un COREST sud-Vosges de 8 lignes, 4 lignes ferroviaires et 4 lignes de bus. C'est vraiment très difficile d'évoquer tous les sujets dans l'ordre des COREST, d'autant plus que l'on a pas connaissance de l'ordre du jour avant, donc on ne peut pas préparer ces réunions, cela veut dire que l'on est obligé de « réagir à chaud » quand on apprend quelque chose. Ce fut le cas quand on a appris, le 16 octobre à Lunéville, que la ligne Nancy – Merrey était transférée, deux mois plus tard, sur bus... c'est très compliqué, aussi bien pour une association d'usagers,

ou les élus qui viennent quelques fois dans les COREST et je comprends la désaffection pour ce genre de réunion.

Alors, on a continué à travailler à la mobilisation à l'aide de notre bulletin et de la page « Facebook », des manifestations, des pétitions, des demandes auprès des décideurs et avec les autres associations du sud-Lorrain, sous l'égide de la FNAUT comme cela s'est fait en avril 2018 et à l'aube de 2019.

Voici un petit exemple de notre bulletin de liaison. Il est très utile car il faut bien penser que les usagers habitent à 60 kms les uns des autres et je ne parle même pas des habitants qui habitent à la périphérie des villes, donc c'est très difficile de réunir les usagers au même moment, dans un même lieu.

Nous avons appris lors d'un COREST au mois de juillet 2018 que notre ligne allait être suspendue au mois de décembre de la même année... malgré nos efforts...

Maintenant, on ne va pas rester sur le constat de suspension, donc pour la réouverture on bénéficie d'un contexte favorable... Évidemment, l'engagement de la Région pour trouver des solutions de financement auprès de l'État, mais aussi la possibilité de se positionner en innovateur en proposant l'ouverture à la concurrence sur un premier périmètre régional.

L'urgence climatique, on en a parlé ce matin...

Ce qui a été le moment déclencheur a été la visite du Président en avril 2018 dans les Vosges, tout particulièrement à St-Dié où il a été reçu par le Maire qui est le Vice-Président de la région (David VALENCE).

Pour ce qui est de la revitalisation des villes moyennes, ce jour-là (visite du Président), il y a avait une manifestation des camarades CGT qui ont... on ne va pas dire pris à partie... mais qui ont avancé tout un tas d'arguments auprès de M. MACRON qui, finalement, s'est engagé à investir dans la ligne une fois que la réforme de la SNCF sera faite. Cela a été le tournant par rapport à cette suspension de cette ligne.

En automne 2018, ce que l'on a fait, c'est que l'on a profité de cette opportunité pour rappeler à M. MACRON l'engagement qu'il avait pris et nous avons édité 4000 cartes postales que l'on a distribué dans les trains... j'en ai encore quelques-unes et l'on en a envoyé environ 3000 à l'Élysée à l'automne 2018.

Et maintenant et pour terminer, nous restons, bien sûr, vigilants et mobilisés, suite à la signature le 1er juillet de l'engagement financier de l'État, à l'initiative de la Région Grand-Est, les travaux doivent débuter en octobre, donc on sera attentif à la réfection du tunnel de Corcieux, puis l'année suivant la réfection des voies.

On sera aussi vigilant au sujet de « l'appel d'offre », ils se sont engagés à nous... consulter... consulter c'est peut-être un grand mot, mais que l'on puisse suivre les détails et les évolutions de cet « appel d'offre ». Et puis, on doit être le plus en amont possible pour représenter les intérêts des usagers.

Ce que l'on craint à l'heure actuelle, c'est la future desserte, présentée en juillet dernier, entre Épinal et Strasbourg qui prévoit de supprimer tous les arrêts. Pour que le modèle économique soit viable, il faut accélérer la desserte, ça veut dire on supprime presque tous les arrêts excepté Bruyères... les gens dans les villages verront passer les trains et ils iront prendre le bus soit à Bruyères, soit à Épinal...

Donc, on est vraiment très mobilisé en faveur de cette desserte fine du territoire qui va nous être enlevée.

En attendant la reprise (des trains sur la ligne !), évidemment l'association représente les intérêts des usagers qui sont astreints à prendre le bus, avec des temps de parcours qui se trouvent dégradés, allongés de 40min le matin et le soir... Quand on va travailler à Épinal... cela devient très fatigant...

Merci de votre attention... »

**Intervention de M. Patrick VARNEY,
La mobilité sur le plateau de LANGRES :**

L'Animateur annonce le prochain intervenant : M. Patrick VARNEY qui est le Président de DPLACE et qui va nous faire part de son expérience de la mobilité en milieu rural.

Madame GAZIN prend la parole : « Je voudrais intervenir pour remercier toutes les associations qui s'engagent et qui interviennent auprès de la SNCF pour défendre le rail, car vous êtes les porteurs effectivement de l'attente de nos habitants. Nous travaillons bien ensemble sur les COREST et nous les avons déplacés afin que nous ayons le temps de ré-intervenir sur le service annuel suivant et en même temps les COREST c'est l'endroit, pour nous, d'organiser des ateliers de travail. A la suite de ces COREST, une fois par an mais si on doit en faire un deuxième nous le ferons, et en fonction de vos réactions, nous mettons en place et quand vous le voulez, autant d'ateliers qu'il faudra afin d'ajuster au plus près, dans la mesure du possible, les réponses. Les COREST se déclinent tout au long de l'année, ce n'est pas seulement une intervention et nous sommes aussi à votre disposition pour des entretiens particuliers que ce soit des élus que ce soit des usagers des transports, pour retravailler les points tout au long de l'année, des Présidents d'associations qui viennent nous poser un certain nombre de problématiques. Sur St-Dié, l'engagement serait une ré-ouverture en 2021, la mobilisation des financements est faite, on est sur une pérennité de 5 ans, cela veut dire qu'il ne faudra pas s'endormir derrière puisqu'il faudra continuer les travaux pour maintenir cette ligne. Mais sachez bien que je ne connais pas d'autres ré-ouvertures de lignes que celle-ci en Région Grand-Est...

M. Roland ROUYERE intervient : « Vous êtes en train de nous dire qu'il faudra attendre longtemps pour la ré-ouverture de la partie ouest de notre Ligne 5 !?.. »

Mme GAZIN intervient de nouveau : « Je ne la condamne pas puisque nous n'en avons pas parlé encore... » (sous-entendu à la Région)

M. ROUYERE : « ... D'accord !!!... »

L'Animateur donne la parole à M. VARNEY : « Merci beaucoup et je salue tous ceux que je n'ai pas salué déjà... Alors l'association DPLACE, DPLACE c'est « Développement Pays de Langres



Associations Consultative de l'Eco-mobilité », moi je suis Président de cette association du Pays de Langres, pour ceux qui connaissent à deux pas de la Bourgogne Franche-Comté, deux pas de la Haute-Saône et de la Côte-D'Or. Petite association qui a grandi puisqu'elle s'est nourrie de la FNAUT Grand-Est à laquelle nous adhérons et qui nous permet d'être la certainement aujourd'hui et qui nous permet aussi de rencontrer Madame DOMMANGE, Madame GAZIN et d'autres personnes incontournables de la Mobilité dans le Grand-Est.

Alors, je ne vais pas vous parler du ferroviaire ... Donc un sujet moins compliqué, plus consensuel, bien que le ferroviaire on s'y attelle, on parlait tout à l'heure des liaisons Nancy – Dijon... Bien évidemment, notre espoir c'est bien cette nouvelle grande région afin d'ajouter ces maillons manquants pour faire en sorte que tous ces territoires de cette

nouvelle grande région soient raccordés par le rail.

Je m'excuse, je devais avoir un diaporama de la part du « syndicat mixte des transports du pays de Langres » qui gère, en niveau 2, les transports (TAD) du pays de Langres. Alors (je n'ai pas pu obtenir ce diaporama), j'ai trouvé ça (*voir ci-contre*)... c'est assez rapide et simple à comprendre.

Le TAD tout le monde sait ce que c'est, il se développe un peu partout, celui-là il date déjà, par contre il a évolué.

Le syndicat, au départ, le département puis maintenant avec la région l'a fait évoluer par des lignes virtuelles et du taxi, donc le taxi ne sort qu'à la demande, c'est vraiment du transport à la demande.

Ça ne marche pas trop mal, avec 4 formules différentes (*voir le texte global en annexe*) :

La 1^{ère} c'est la formule historique on va dire : 4 demi-journées, 2 matinées et 2 après-midis. Ça répondait au départ à un vrai besoin, c'était surtout à destination des personnes âgées qui ont de plus en plus besoin de se déplacer avec des services qui ont tendance à s'éloigner, ça c'est général, ce n'est pas que chez nous...

J'ai des petits documents, je pourrais vous les donner, mais ça marche comme partout : on réserve son taxi la veille et il vient chercher la personne. On expliquera ensuite comment ça fonctionne avec les communes et le financement.

La 2^{ème} c'est sur un secteur bien défini, c'est Bourbonne-les-Bains, en destination des populations et non des curistes...

Le 3^{ème}, celui qui a été conçu en direction de tout le monde, pour faire les correspondances entre le pays de Langres et les TGV, à l'époque où il circulait, puisque maintenant il ne circule plus, mais il est maintenu pour faire des correspondances avec des TER dans la même fourchette horaire à peu près, ça c'est un TAD qui fonctionne très bien. A l'époque il était là pour donner de l'attractivité au TGV et faire en sorte qu'il soit utilisé !... Et ça marchait, il y avait à peu près 60 montées - descentes/jours... C'est un peu plus compliqué maintenant avec les TER, mais ça marche toujours, 7j/7... samedi, dimanche, etc...

Celui-ci, il est vraiment bien, car on parlait d'intermodalité, de complémentarité, c'est là-dessus qu'il

La Présidente rappelle que dans le cadre du Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres, il a été convenu :

Organisation de transports à la demande (TAD)

1	TAD depuis les communes en direction de Langres, Saints-Geosmes et Chalindrey	Mercredi après-midi, jeudi matin, vendredi matin, samedi après-midi, jours fériés exclus
2	TAD secteur de Bourbonne-les-Bains	Le mercredi jours fériés exclus
3	TAD desserte de la gare de Culmont-Chalindrey	1. 7j/7 jours fériés compris 2. Du lundi au vendredi de 9h à 10h et de 17h à 18h 3. Les samedi et dimanche de 9h à 10h et de 18h30 à 19h30.
4	TAD desserte des chantiers d'insertion du Pailly, Langres et Cohons depuis Langres et Chalindrey	Du lundi au vendredi, jours fériés exclus

95 communes desservies + 23 communes (issues de l'ex Communauté de Commune des Quatre Vallées : Auberive) représentant **36 109 habitants** au 1^{er} janvier 2018.
5100 usagers utilisent nos services en TAD semaine en 2017 et 1900 usagers en TAD gare de Culmont Chalindrey en 2017.
Soit **plus 7000 usagers à l'année pour le SMTPL** auxquels s'ajoutent ceux du transport urbain de la ville de Langres et Saints Geosmes.
Le kiosque de mobilité de Langres accueille une moyenne de 109 usagers par mois (+27,88% de fréquence entre 2017 et 2018 entre janvier et octobre)

faut travailler et c'est intéressant pour ça !... C'est TAD ne sont pas en concurrence puisqu'ils desservent des zones qui ne pourraient pas être desservies parce qu'il n'y a pas d'infrastructure...

Le 4^{ème}, le petit dernier, le nouveau, cela intéressait un public en insertion par le travail, ils emmènent ces gens sur des chantiers ou des lieux de formation...

Voici les 4 TAD, 95 communes desservies... etc... (*voir le texte global en annexe*).

7000 usagers à l'année pour les TAD du pays de Langres. A ça s'ajoute le transport urbain de la ville, aussi pour la gare, de telle manière qu'à chaque train il y

a une correspondance, soit un bus soit un taxi...

Pour le kiosque de la mobilité : il y a quelques années on voulait faire un guichet unique... On voulait plus le muscler, mais cela fait partie des projets à court-terme...

La contribution, ça c'est important : pour le 1^{er} TAD, 50% de participation ...

Oui... avant il faut que je vous parle du financement : c'est la règle des trois, les communes doivent adhérer au syndicat, 3 euros par habitant, et 3 euros à la charge de l'usager par trajet et le reste pour le 1^{er} TAD, la région prend 50% du déficit plafonné à 55000€. Pour le 3^{ème}, c'est le TAD gare, il y a une forte participation de la Région, 95% du déficit plafonné à 70000€, pas de contribution financière, complètement à la charge du syndicat pour le « TAD ligne solidaire ». La contribution des communes qui adhèrent et qui veulent ce service la parce qu'il y a un vrai besoin, avant il y a une étude qui est faite, bien évidemment, et les communes qui adhèrent ça coûte 3€ par habitant.

Tout ça c'est basé sur le « kiosque de la mobilité », là où sont gérer les taxi à la demande et les transports urbains. Et, le projet à court terme qui est un peu au point mort (car il y a, sur ce secteur-là, une association nationale qui a bloqué le projet), était de mettre ici toute la gestion des transports urbain à la demande solidaire sur ce point-là (le kiosque) et par la suite avoir un point de vente de billets... C'était le

projet, qui va peut-être se finaliser dans le cadre des nouveaux points de vente... Voici donc le projet... il est pratiquement finalisé, il nous manque les financements (je répète, un peu bloqué pour le moment). Donc, c'est d'avoir un guichet unique avec vente, informations, etc... prestation aussi car dans ce projet c'est aussi la location de scooters, de vélos à assistance électrique éventuellement, location de voitures... c'est vraiment un projet global parce que pour le moment on voit bien que l'on ne répond pas à tous les besoins, on répond aux besoins des personnes âgées, des personnes en insertion, pas tous les autres besoins, les jeunes qui n'ont pas de voiture, qui n'ont pas le permis ou pas les moyens de le passer, etc... ça viendra compléter...

Ça ne répondra pas à tous les besoins, mais à un maximum...

Dore-et-déjà, tout ce qui est du transport à la demande, ça fonctionne bien...

Ça s'est fait comme ça ici, même si ce n'est pas partout pareil, ici on a fait ainsi car c'est plus souple et ça coûte moins cher !...

Voilà !... si il y a des questions !... »

L'animateur prend la parole : « On va prendre quelques questions concernant cette intervention... »
Patrick VARNEY distribue quelques plaquettes...

Un invité : « C'est toujours la veille pour retenir ?... »

Réponse de P. VARNEY : « Oui... la veille par téléphone, 16h par Internet... Alors nous dans nos propositions, comme amélioration ce serait de pouvoir réserver le matin pour l'après-midi... Effectivement c'est un petit problème le délai de réservation, ça enlève de l'attractivité au service malgré tout... Il faudrait resserrer ça, je pense que l'on devrait pouvoir le faire... Alors, le problème qui se pose, la veille pour le lendemain ou 16h pour le lendemain, c'est le week-end, car le kiosque est fermé et donc il faut réserver le vendredi pour le lundi... Il faut arriver à réduire ces délais de réservation... »

Roland ROUYERE : « Là... tu nous a fait un état actuel de la fréquentation du service TAD, mais comment elle évolue ?... ça stagne ?... ou... »

Patrick VARNEY répond : « La fréquentation a beaucoup augmenté quand ils ont changé l'organisation du TAD... Mais actuellement c'est le maintien ou augmentation, il n'y a pas diminution sur ces 3 TAD... »

Le TAD insertion, lui, il ne bouge pas, le TAD gare reste avec une fréquentation importante... Il y a un vrai besoin car on a un grand territoire et les usagers sont éloignés des gares...

Roland ROUYERE : « A Langres vous avez une configuration un peu particulière par rapport à la gare ! (*Ville sur une hauteur, la gare est dans la vallée à 2,6km du centre-ville, 5min en voiture, 29min à pied*).

Patrick VARNEY répond : « C'est justement l'intérêt du kiosque et c'est pour ça que l'on s'est battu... C'est justement pour résoudre une partie du problème lié à l'emplacement de la gare, c'est-à-dire de ne pas être obligé de descendre à la gare pour acheter le billet, remonter et redescendre prendre le train... »

Attention, ce n'est pas pour remplacer le point de vente de la gare, c'est en complément... »

Un invité : « Une question : il manque là-dedans le problème de l'écologie... C'est tout en voiture ou... »

Patrick VARNEY répond : « Effectivement, c'est tout en voiture... Avant quand c'était le bus avec des lignes en « dur », il n'y avait pas grand monde dans le bus, alors c'était encore pire... L'idée du gestionnaire, c'est de prendre plus d'une personne parce que cela baisse les coûts bien évidemment, et puis c'est plus écologique... »

Mais, c'est un problème, je comprends bien votre question... On dessert des territoires compliqués et beaucoup sont éloignés ils n'ont plus beaucoup de services, et donc il y a peu de moyens pour le faire ... »

Un invité : « Vous avez un kiosque... alors il y a une personne qui prend les appels d'où le fait que ce soit fermé le samedi et le dimanche ? »

Patrick VARNET répond : « C'est ça !... »

Le même invité : « Encore une question... J'ai été étonné de voir des financements par la grande région... après je ne connais pas tous les financements... Vers la gare, cela doit s'expliquer effectivement, mais vers le 1^{er} TAD, vers les villages en fait et donc pas forcément vers la gare, c'est quelque chose de nouveau ce financement... en fait quelle est la raison du financement ?... »

Réponse de Patrick VARNEY : « C'est une prorogation qui liait le département au syndicat, la Région a prolongé ce financement là... parce qu'il y a un vrai besoin... »

Madame GAZIN reprend la parole : « C'est par rapport à la demande et c'est dans la compétence régionale... »

L'invité : « On va creuser... mais je pense que l'on reviendra vers vous !... (*l'invité semble intéressé pour mettre en place ce type de projet dans sa ville*). »

Patrick VARNEY : « Oui... pas de soucis !... D'ailleurs la Présidente du syndicat est tout à fait d'accord pour venir vous rencontrer pour voir ce qui se passe... au niveau de l'offre actuelle au niveau du kiosque ou de l'offre future proche... On avait avant une offre « plus de mobilité pour plus de liberté », mais l'association a fait faillite, c'était sur un périmètre départemental qui était compliqué à gérer. Là on est reparti sur un périmètre plus simple et moins risqué, c'est le périmètre « Pays de Langres », et il y a un vrai manque car depuis que l'association a fait faillite, beaucoup de personnes ont vraiment du mal à se déplacer et leur seul moyen c'est de compter sur la solidarité, des copains, des voisins et de la famille... »

Madame GAZIN prend la parole : « Tous les dispositifs d'appuis à la mobilité, en particulier en milieu rural, sont sur le site de la Région Grand-Est, et en particulier il y a le « pacte de la ruralité » qui les bonifie de 10% par rapport aux autres territoires... voilà !... »

M. BEN ALI (*Président de l'association ACCUS qui s'occupe de la ligne entre Châlons et Paris-Est, il est aussi secrétaire de la FNAUT Grand-Est*) prend la parole :

« Merci pour cette précision qui va me permettre d'engager ma question sur ce comment est engager la notoriété du service et comment la population du pays de Langres peut accéder précisément à l'information ? »

Madame GAZIN reprend la parole : « Les maisons de la Région » sont des lieux, en particulier, où il y a les services transport et c'est pour ça qu'on les a installées dans toutes les Maisons. Je crois qu'il y a 15 « Maisons de la Région », et là vous pouvez retrouver un appuis, y compris en terme d'ingénierie pour monter les dossiers et aussi pour la bonne connaissance de l'ensemble des dossiers... n'hésitez pas !... »

Patrick VARNEY répond à la question de M. BEN ALI : « Pour les usagers, en ce qui concerne le kiosque, l'enjeu c'est de trouver un lieu unique où l'on peut trouver toutes les informations... Cette communication s'est faite également par voie de presse... C'est compliqué et l'on n'est pas parfait là-dessus, mais le kiosque a simplifié les choses quand même... »

(*A la suite d'une question sur le lieu où se trouve le kiosque*) Il est sur Langres, il est très bien placé, il est à côté de « l'Office de tourisme » place Bel-Aire... C'est une place très bien placée qui faisait partie de notre projet en termes d'échanges multi-modales : transport urbain, co-voiturage, auto-partage, etc... et c'est facile d'accès...

Un invité : « La personne qui est dans le kiosque à quelles compétences ? Elle donne des renseignements sur les horaires de train ?... »

Réponse de Patrick VARNEY : « Non... pour le moment, et c'est un problème et on espère que cela va se régler d'ici peu, pour le moment c'est juste le transport urbain et le transport à la demande... mais on espère et on travaille pour ça dans l'association, que ça va se « muscler » et aller dans ce sens-là !!... »

FIN de l'intervention de M. Patrick VARNEY.

Table ronde n°2: (l'après-midi)

Intitulé : Quelles mobilités futures dans les territoires ruraux, respectueuses des enjeux environnementaux et des besoins des populations ?

Objectif : Ce que va être, ce que pourrait être la mobilité dans les espaces ruraux demain compte-tenu des évolutions législatives, économiques, sociales, environnementales et techniques en cours et à venir : l'idéal, le souhaitable, le possible...

Plateau :

- Monsieur Bertrand **PANCHER**, Député de la Meuse,
- Madame **GAZIN**, Région Grand-Est,
- Madame Stéphanie **DOMMANGE**, Directrice SNCF Mobilité Grand-Est,
- Monsieur **Karim BEN ALI**, Vice président FNAUT Grand Est,
- M. André **GIRAUD**, Secrétaire adjoint du syndicat CGT Cheminots des Ardennes,
- M. Jean Pierre **LANGLET**, Membre du CESER Grand Est,
- M. Vincent **DOUMEYROU**, Observateur du ferroviaire,
- Animateur : Monsieur **DONNEZ**.



Intervention de Mme Mireille GAZIN : La Région Grand Est investit un demi-milliard euros dans de nouvelles rames dont quatre seront à propulsion hydrogène.

L'ambition, c'est d'être à énergie positive en 2050. Pour atteindre cet objectif, cela suppose d'accroître l'emploi du train, du vélo de la marche et une meilleure articulation des différents modes de transport public.

David DONNEZ : Monsieur Bertrand PANCHER en tant que député vous avez été partie prenante de travaux parlementaires sur la question de la mobilité et des transports. La loi LOM actuellement en discussion au Parlement vous a mobilisé. Pouvez-vous nous donner un aperçu de ce qu'elle va changer concrètement dans la mobilité des gens ?

Bertrand PANCHER : Pour cette réflexion qui réunit tous les principaux acteurs de la mobilité sur nos territoires avec évidemment les entreprises comme la SNCF pour les TER même si tout cela va évoluer en raison de l'arrivée de la concurrence. Mais surtout la région va voir un rôle de chef de file encore plus important que dans le passé. Il va falloir mettre autour de la table l'acteur territorial de la mobilité.

La loi qui a été votée la semaine dernière consacre le couple région/ structure intercommunale sur la structuration des transports de demain. Le département perd complètement sa compétence dans ce domaine. Je me suis engagé depuis un certain temps dans la question des transports. Ce n'est pas évident car c'est une question très technique sur le plan général. Je croyais connaître les grandes directions des transports de demain. Madame Borne la ministre des Transports qui vient de devenir également ministre de l'écologie et du développement durable m'avait confié une mission sur la mobilité. Je découvre une nouvelle mobilité que je n'imaginai pas. Je ne pensais pas que la question de l'interconnexion des nouvelles mobilités était aussi avancée. Je ne pensais pas que la voiture autonome allait arriver aussi rapidement et qu'elle est allée se déployer avec ou sans l'aide des collectivités et de l'état. Ne serait-ce que parce que les données concernant l'automobile sont tellement publiques aujourd'hui qu'elles vont se reconnaître très rapidement de telle sorte que la voiture qui était un mode de transport individuel va devenir un mode de transport collectif c'est-à-dire et ce n'est plus de la science-fiction la perspective de voir arriver chez vous un véhicule sans chauffeur qui va vous conduire vous voulez n'est plus très loin ça sera dans 5 ans ou 10 ans il y a des tas d'expériences qui se développent dans ce domaine. Tout cela arrive sur les territoires. Considérez que le transport collectif c'est à dire les lignes régulières qui vous emmènent d'un endroit A à un endroit B tout cela va être révolutionné par cette nouvelle mobilité. Demain on continuera à posséder une auto mais il y en aura de moins en moins. On aura plutôt des services de location de véhicules qui vont arriver. ce qui fait que si je m'appelle SNCF ou sociétés de transport privées comme Transdev j'ai intérêt tout de suite à me placer dans cette évolution.

Autre élément de cette révolution des transports qui concerne les déplacements courts ou de proximité : l'arrivée de tous les modes dit doux comme les trottinettes et les vélos électriques qui vont rapidement monter en puissance dans la vie quotidienne. Cela va concerner aussi les déplacements en milieu rural.

La trottinette a de nombreux atouts pour séduire les utilisateurs : rapide, écologique, peu encombrante et facile d'utilisation. Malgré des débuts balbutiants, elle est devenue une véritable solution de mobilité. De plus en plus d'utilisateurs en feraient un mode de transport domicile – travail en ville mais également hors agglomération. Plus largement, tous les engins de déplacement personnel connaissent un développement continu depuis 10 ans.

Bien entendu, cette arrivée a généré plusieurs problèmes et interrogations : cohabitation avec les usagers des trottoirs, statut juridique de ces engins, règles de circulation... Ceux-ci nécessitent une adaptation de la législation.

David DONNEZ : Madame GAZIN, monsieur le Député vient de nous dire que la future loi LOM renforce les compétences de la région Collectivité chef de file de la mobilité. Pouvez-vous nous donner une idée de ce que le Grand Est va entreprendre à moyen terme dans le domaine des transports à la fois dans l'esprit de répondre toujours mieux au besoin de la population notamment des territoires ruraux tout en tenant le 2^{ème} bout des enjeux environnementaux .

Madame GAZIN : La mobilité et les déplacements font partie des enjeux majeurs de demain ils sont transversaux et ont d'importants impacts sur des sujets comme l'environnement le développement économique, l'aménagement du territoire etc...

L'environnement est une cause chère à la région et elle entend le cri des jeunes citoyens qui réclament une société plus durable.

Consciente qu'il ne faut pas regarder ailleurs quand la maison brûle comme le déplorait le président Chirac, elle a décidé de mettre tout en œuvre dès à présent pour que notre territoire soit une région à énergie positive en 2050.

Si l'on peut se féliciter que l'usage du train pour les déplacements locaux est plus important qu'au niveau national (augmentation de la fréquentation des TER Grand Est de 5,1 % entre 2011 et 2015) comme celle du vélo et de la marche, les transits routiers sont encore trop importants (surtout dans les métropoles).

Et même si le paysage de la mobilité évolue également avec l'émergence de nouveaux acteurs comme les cars Macron, l'autopartage avec Cytiz et Yeah ! ou le covoiturage (Blablacar), les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques sont encore trop importants et nous consommons plus que nous ne produisons (ils ne sont pas qu'engendrés par les transports mais aussi par les grands froids et donc le chauffage).

Pour répondre à cette problématique, le SRADDET suggère :

Premièrement : d'articuler les transports publics localement afin - comme le Grenelle de la mobilité l'a fortement mis en avant- de réduire l'usage de la voiture individuelle et de développer l'intermodalité et la coordination des transports en commun pour une meilleure fluidité des déplacements.

Deuxièmement : d'optimiser les pôles d'échange. D'abord en tirant le meilleur profit de l'existant. Il faut donc densifier et améliorer la mixité des fonctions (Télétravail, services, logement, loisirs etc... autour de ces pôles d'échange multimodaux et favoriser les modes alternatifs grâce à des aménagements dédiés (parking vélo, aires de covoiturage etc..)

Troisièmement : de renforcer et d'optimiser les plateformes logistiques multimodales en favorisant une livraison du dernier kilomètre moins carbonée (derniers kilomètres de livraison de marchandises qui sont souvent les plus polluants.

Quatrièmement : de développer la mobilité durable des salariés. Les déplacements des salariés figurent parmi les premiers postes d'émission de GES des entreprises. Il est indiqué de mettre en place des plans de déplacement d'entreprise et d'administration en visant à minimiser l'utilisation dans la voiture individuelle au profit de transports alternatifs (transport en commun, covoiturage, autopartage, vélo, marche etc...) et en intégrant les réflexions sur le télétravail.

A noter que la région souhaite vraiment impliquer les territoires ruraux dans le développement de la mobilité durable. Le conseil régional a adopté en juin dernier le dispositif d'intervention en faveur des mobilités durables qui prévoit la mise en place d'un « soutien au déploiement d'une offre de mobilité en territoire peu dense ».

Concrètement, appuyer la réalisation d'études d'opportunité par territoire (Aide forfaitaire plafonnée à 10 000€) et participer financièrement au remplacement, renforcement ou la mise en œuvre d'un service de flottes captives de véhicules des collectivités à condition qu'elles soient ouvertes au grand public :

- 25 % pour l'achat de véhicules essence équipés du boîtier bio éthanol
- 40 % pour un véhicule hybride où fonctionnant au gaz naturel
- 55 % pour un véhicule électrique ou à hydrogène.

Le dispositif prévoira également le déploiement de stations de ravitaillement.

La région a également mis en place, pour les particuliers, une aide à la conversion des véhicules essence au bioéthanol. Il s'agit concrètement d'appuyer l'installation d'un boîtier homologué avec une subvention forfaitaire de 250€ pour les particuliers.

David DONNEZ : Madame DOMMANGE, Ce que nous venons d'entendre interpelle bien évidemment La SNCF, opérateur historique des transports ferroviaires, et la place devant de nouveaux défis. Comment va-t-elle assumer toutes ces obligations ?

Stéphanie DOMMANGE : C'est une bonne chose d'être exigeant vis-à-vis de la SNCF : ça montre qu'on va avoir encore beaucoup de travail. Sur le sujet de la desserte rurale et fine des territoires, on est amené tout d'abord à porter avec le conseil régional un regard différent sur l'organisation des transports et de la mobilité. Ça commence pour nous par regarder le TER non pas comme étant unique mais comme étant divers parce que les besoins de mobilité sur les territoires sont différents. Selon que l'on habite la métropole de Strasbourg et la ruralité, les profils de nos clients et de nos usagers sont différents. Sur la métropole de Strasbourg on a beaucoup de clients abonnés à la journée, la semaine, le mois ou l'année. Alors qu'à l'extérieur de Strasbourg, on a davantage de clients occasionnels.

Ce sera l'un des travaux à accomplir sur les aires de mobilité de définir ces aires qui diffèrent de celles des métropoles. Elles vont bien au-delà de la définition purement administrative de l'aire d'une métropole.

On a aussi besoin de relier les grands pôles économiques Nancy à Strasbourg, Reims à Nancy, Reims à Strasbourg. C'est un autre besoin de déplacement qui relève des trains corail d'autrefois. Pouvoir travailler dans le train avec une fréquence et des temps de parcours agréables.

Et puis il y a les aires de ruralité où on a besoin de la combinatoire. Où l'on a besoin du train comme colonne vertébrale.

2e approche : c'est un crève-cœur de voir des gares fermées. Il faut se diriger vers un changement de culture. Gares et connexion a lancé un programme qui s'appelle «1001 gares » dans lequel on a identifié pour le Grand Est 80 gares qui mériteraient d'être rénovées et d'accueillir dans la gare pas seulement du ferroviaire. En fait, nos gares on les a tournées uniquement vers le ferroviaire. Elles doivent désormais être tournées vers les communes. Quand on a rénové les gares parisiennes Du Nord et de l'est, on les a tournées vers la ville.

On a commencé par 35 gares et on fait des appels à projet. Il y a déjà des gens qui veulent monter des crèches dans les gares. Très bien. Moi je vois déjà les enfants regarder passer les trains en mettant leurs mains sur les vitres. Ca peut aussi être un café vélo. Sur les 35, 17 projets vont se concrétiser à court et à moyen terme. Gare et connexion a ouvert une enveloppe de 20 millions d'euros pour aider à faire monter des projets qui peuvent devenir facteur d'attractivité.

Sur le sujet rural, il y a la question : comment est-ce qu'on rend lisible les sujets de rabattements ou de diffusion au niveau d'une gare et son articulation avec le TER. On a lancé l'appli SNCF qui permet du porte-à-porte c'est-à-dire donner des informations. Il faut aller au-delà et donner comment je fais pour acheter un titre de bout en bout de la chaîne du voyage. Comment je fais pour acheter mon TER et éventuellement le transport à la demande ? Quand j'arrive à la gare de Langres, y a-t-il le numéro du transport à la demande qui va permettre aux seniors ou aux personnes ayant une entorse de prendre le TAD ? Ce service n'est pas l'opérationnel aujourd'hui.

Ça veut dire que nous avons devant nous un travail de plateforme à accomplir. On doit le faire au niveau des voyageurs mais aussi au niveau des marchandises. Geodis a lancé la première plateforme logistique digitale, UPLI qui permet de mieux optimiser le remplissage des trains et des camions. C'est extrêmement important dans l'empreinte écologique. On a besoin de faire émerger un champion français. Même si on est très bien placé avec sncf.com, on est encore des nains au niveau mondial (Alibaba : 35 millions de connectés. Notre force, c'est de savoir conjuguer le territoire avec la complexité. C'est un marché qui va être très demandé.

3^{ème} point : sur les empreintes écologiques de la ruralité. Si les trains diesels ne sont pas pleins, ce n'est pas bon pour la ruralité. Le Conseil Régional a engagé une démarche pour entrer dans l'expérimentation des trains à hydrogène. SNCF s'est engagée pour qu'on sorte à l'horizon 2035 du diesel. Au gré du c'est-à-dire renouvellement du matériel, nous allons enlever les moteurs diesel pour les remplacer par des moteurs à hydrogène ou développer la capacité électrique. C'est la ruralité qui va en bénéficier en priorité.

4^{ème} point : En matière de consommation, les choses évoluent. On va voir apparaître des choses différentes du TER. Il y a le tram train qui existe entre Mulhouse et Suntruck. Ce n'est pas la seule piste envisagée de nouveau modèle économique des petites lignes. Est-ce que cela peut se développer à grande échelle ? Pas forcément. La ligne Nancy-Contrexéville de Nancy : dans le cadre de la LOLF, la région reprend la gestion de la ligne. L'appel d'offres mêle l'infrastructure et l'exploitation de la ligne. Façon pour le conseil régional de mettre en fonction à la fois le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur du réseau pour essayer de trouver des modèles d'exploitation et de maintenance dont le coût sera davantage supportable par la collectivité. C'est vrai il y a un sujet de financement aujourd'hui. On avance le chiffre de 800 millions d'euros. On va travailler pour faire des propositions et regarder ce sujet là différemment qu'auparavant.

L'ouverture à la concurrence je ne sais pas si on est pour on est content simplement ça nous demande de regarder ces sujets différemment.

Dernier point : la voiture autonome est-ce que on verra des trains autonomes ? Pour la voiture autonome, je ne suis pas complètement sûr que dans 5 ou 7 ans elle soit industrialisée. Pour avoir participé à ce qui se passe sur la navette autonome, cela m'a permis de découvrir qu'il y a le sujet des mobiles. Il y a la cartographie dans laquelle le mobile évolue. Par exemple, la végétation peut cacher les panneaux de signalisation. Ça fait un handicap pour la voiture autonome.

Le train autonome : il y en a un qui va arriver. On a déjà commencé à faire circuler un train de fret autonome cet été. C'est-à-dire un train piloté à distance par un opérateur. Ça peut être intéressant dans l'utilisation de l'actif financé par le conseil régional. C'est à dire les rames. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a

personne à bord. Donc vraisemblablement on verra apparaître sans doute avant la voiture autonome des trains autonomes sur les lignes.

David DONNEZ : Merci. Monsieur BEN ALI vous vous battez régulièrement pour gommer les inégalités sur l'ensemble du territoire Grand Est notamment la différenciation entre métropole et besoins de dans les zones rurales. La loi LOM doit organiser cette vision entre métropoles et ruralité. Quelle est votre appréciation en tant qu'association d'usagers ?

Karim BEN ALI (Vice-Président FNAUT Grand Est) : La loi LOM offre tout un panel de solutions qui viennent enrichir le paysage et qu'il est extrêmement difficile l'appréhender; stade où il a été posé. Le résultat, ce que ça va donner au final et à quelle échéance, ça va être assez spéculatif de le dire dès à présent.

Néanmoins, on voit qu'un certain nombre de problématiques sont dressées. Les personnes qui ont parlé avant moi ont toutes évoqué un certain nombre de solutions qu'elles envisagent de développer pour faciliter les mobilités. Certaines restent encore à mettre en place même s'il y a des débuts d'expérience qui sont réalisés.

Et là vais-je donner l'impression de me répéter par rapport à des propos que j'ai pu tenir par le passé sur la conduite du changement et la façon d'aborder le virage entre un paysage des mobilités qui a été le nôtre il y a quelques années -deux dizaines à peu près - et la cible que nous essayons d'atteindre ?

Nous allons commencer par faire évoluer le système en prenant en considération des difficultés d'exploitation et en faisant disparaître déjà des moyens de transport qui ont provoqué progressivement un transfert des mobilités vers la route, vers la solution la plus commode sans en mesurer toutes les conséquences sur les différents acteurs de la société qui ont besoin de cette offre de mobilité.

Le report modal se fait vers le car quand on supprime une ligne ferroviaire, vers la voiture même le car n'apporte pas cette solution, vers le camion quand on parle du fret. Voilà.

Toutes ces évolutions ont été assez dommageables pour les mobilités en France en général et dans le Grand Est en particulier. Le milieu rural a été probablement de ceux qui ont payé le plus gros prix parce que justement la disparition a été assez violente pour les populations qui attendaient des solutions de repli, lesquelles n'ont pas été ouvertes dès le départ. Le covoiturage qui a été évoqué. L'autopartage pas vraiment mis en place.

Ça s'est traduit pour ces populations par un surcoût sociétal important. D'abord la répercussion par une augmentation du poste des transports dans les budgets familiaux. L'association RAIL Avenir évoque 40 % d'augmentation du coût budgétaire de fonctionnement. Ça s'est traduit aussi par de l'exclusion pour ces populations qui n'avaient plus de solutions de transport. On a vu cet après-midi un exemple de transport à la demande sur le pays de Langres. D'autres expériences ont été menées dans ce sens-là mais qui n'apportent pas un maillage suffisant pour permettre partout une véritable offre.

Pendant ce temps l'exclusion s'installe. La désertification se développe dans les régions. Une fois que la population se transfère vers les métropoles, vous ne la ramenez pas dans le rural. C'est clair. Sauf les rurbains qui se délocalisent mais en comptant physiquement sur l'automobile particulière, absolument pas sur les transports en commun alors même qu'il y a un potentiel pour collectiviser ce transport.

Tout ça est important parce que finalement le rôle des autorités organisatrices de la mobilité dans cette mutation et le rôle des transporteurs eux-mêmes est essentiel. C'est important qu'ils accompagnent ces mutations dès l'apparition des premiers signes. Aujourd'hui la loi LOM propose un certain nombre de pistes mais on va mettre du temps à les mettre en place.

Je considère qu'avant d'imaginer la fermeture d'une gare ou d'une ligne, on doit penser aux solutions palliatives pour offrir du service. L'exemple qui a été donnée de la fermeture de la ligne Chalon Verdun est assez significatif. Le conseil régional avait mis en place un car pour subvenir à la disparition du train. Aujourd'hui ce car est assez peu fréquenté. Les gens se sont reportés non pas sur le car mais sur la voiture particulière.

Je voudrais insister sur cela en rappelant un point évoqué tout à l'heure : le kilomètre de rail coûte un million d'euros en rénovation alors que le kilomètre de création de route revient de 2 à 5 millions. Faire de la route est plus cher que faire du rail. C'est un élément qui devrait entrer en ligne de compte dans le financement d'un dispositif de transport parce que l'infrastructure va être payée par la collectivité en désignant directement soit SNCF Réseau soit les autorités organisatrices qui mettent la main à la poche. Alors que le km de route va être financé essentiellement par la fiscalité nationale et régionale. Ce phénomène est peu transparent ; les gens ne le voient pas.

Tout ça pour dire que les solutions innovantes présentées dans la loi LOM ou les acteurs du transport sont des choses qu'il faudrait anticiper avant même de faire disparaître c'est les anciennes solutions. Et il

faut mettre en perspective le fait que la ruralité tout comme le milieu urbain ne sont pas forcément homogènes avec des diversités d'appréhension et de capacité à entrer dans les systèmes.

On évoquait tout à l'heure la trottinette électrique. Je ne pense pas qu'une personne de 70 ans puisse concourir à ce mode de transport sans mettre en risque que sa propre santé. Toutes les solutions ne s'adressent pas à toutes les populations.

Je voudrais attirer l'attention sur un dernier point : on a vécu dans ces dernières décennies un accroissement des parcs automobiles avec des gens qui, grâce à leur permis de conduire, pouvaient emprunter une voiture. Cette situation va aller en diminuant parce que l'accès à l'automobile ne va plus être aussi facile que par le passé. Les véhicules sont de plus en plus chers, de plus en plus difficile à entretenir. Il est ardu de trouver du stationnement en milieu urbain. A cela, s'ajoute la difficulté de financer le permis chez de plus en plus de jeunes même s'il y a des aides de financement.

David DONNEZ : Monsieur GIRAUD, vous représentez la CGT des cheminots, le corps social qui réagit au vu des évolutions de la SNCF et de ses mutations et de toutes les évolutions qu'elles soient techniques ou technologiques. Je pense notamment à la mise en place de l'ERTMF pour permettre aux passagers de passer les frontières avec les nouveaux dispositifs. Vous aviez dénoncé à l'époque la privatisation des autoroutes puisqu'il y avait une incidence sur le financement de l'AFIFT. Dans le volet financier, il manque 500 millions. Comment votre syndicat au cœur de toutes les discussions actuelles se situe-t-il et pouvez-vous nous donner le positionnement des salariés ?

André GIRAUD (Secrétaire adjoint CGT cheminots des Ardennes) : Oui nous l'avions dit l'année dernière lors de la grève historique contre la réforme. La question est plutôt une question de redistribution de l'argent public. Il manque 800 millions d'euros pour pouvoir investir dans le ferroviaire. Aujourd'hui on parle de la réactivation de la ligne Épinal- Saint-Dié. Que ce soit une filiale de la SNCF ou une autre entreprise, il faudra trouver l'argent pour réactiver la ligne. C'est une vraie question.

On en a parlé ce matin : quand on a fait le projet de ré-ouvrir la ligne 5, on a aussi parlé de la société qui pourrait rouler sur cette ligne. On n'en est pas encore là dans les débats pour l'instant et on pourrait vraiment discuter et mettre en place quelque chose d'intéressant. Dans tous les cas il y aura un investissement à faire.

On a parlé des nouveaux modes de transport. On avait imaginé -pourquoi pas- développer le train pour développer le tourisme. Par exemple, mettre des parcs à vélo plus grand dans certaines rames. On pourrait avoir sur certaines lignes des dessertes touristiques qui roulerait le week-end .

Madame la directrice de région parle de travailler dans le TER. Je rencontre souvent le maire de Charleville qui a 50 minutes de train pour rejoindre son TGV. Comme tout le monde, il travaille dans le train. A l'avenir se posera la question d'équiper les rames de wifi. Là encore, se pose la question du financement.

On parle de sécurité. Sans évoquer le sujet de Bure, je dire brièvement un mot sur le projet de raccordement pour pouvoir mettre en sécurité le transport de fret nucléaire sur le site de Bure. C'est pareil : là aussi problème de financement.

Aujourd'hui on parle des nouveaux déplacements qui vont être créés suite à la transition énergétique. Qu'on le veuille ou non, c'est comme ça. Le coût de la vie augmente. Celui qui n'aura pas les moyens de payer le permis de conduire vas regarder quoi : est-ce que j'ai une gare pour venir travailler au centre-ville ? Alors il va se délocaliser là où il y a une gare. Là où je suis d'accord avec celui qui va utiliser le vélo pour aller à la gare : ce sera soit celui qui habite une grande ville soit celui qui réside à moins de 4 kilomètres d'une gare.

La trottinette payante dans le TGV : c'est vrai que c'est quelque chose qui est pratique. Même un usager qui fait 40 kilomètres pour aller à la gare TGV comme en Meuse peut prendre dans son sac à dos sa trottinette pour aller à Paris. Mais ce n'est pas la fin en soi.

A la CGT on parle souvent de multimodal. L'autocar pour nous ne doit pas être concurrentiel au train. En Champagne-Ardenne, on supprime 3 gares et on va travailler avec l'agglo de Châlons pour desservir les 2 gares disparues. Pour nous, l'autocar doit drainer un bassin de population et le ramener à la gare et non pas concurrencer les suppressions de lignes ou de gare. On est heureux d'apprendre la fin du diesel d'ici 2035. Ça nous va bien. Ça contribue à contrecarrer l'idée qu'avoir 30 personnes dans un TER pollue. Déjà on peut se projeter en 2035. On pourra transporter un peu moins de personnes et faire du service de porte-à-porte .

David DONNEZ : Monsieur Doumayrou, votre vision de cette Loi LOM, c'est au-delà des patinettes, des trottinettes, du covoiturage, de l'auto partage ...

Vincent DOUMAYROU : En fait, monsieur ROUYERE m'a proposé de participer à cette table ronde, il y a deux heures. Ce que je vais dire va donc être assez spontané. La loi LOM sur les territoires ruraux surtout, c'est très intéressant comme sujet.

J'habite Lille une ville non concernée par les territoires ruraux. J'ai une station de métro à 5 minutes de chez moi et une station de Vélib tout près. Mais j'ai grandi à la campagne. Le territoire rural me parle très fortement.

Je me suis livré à une petite étude sur la fréquentation des TER selon les régions. J'ai divisé le nombre de kilomètres par le nombre d'habitants. Les résultats sont assez surprenants. Il y a 2 France. Vous tracez une ligne du Havre à Marseille. A l'est de cette ligne, le TER est relativement fréquenté. A l'ouest, il n'est pas fréquenté. Cela correspond à une France qui est restée plus longtemps rurale.

L'élément prépondérant, c'est l'hégémonie de la voiture en milieu rural. Ça je le vois dans ma région d'origine, l'Occitanie. C'est vraiment la voiture, uniquement la voiture. En plus, la ville principale Toulouse s'est développée de manière très étalée, ce qui aggrave les problèmes. Vous avez par exemple un cousin à Toulouse qui habite en banlieue à 10 kilomètres du centre. C'est très compliqué d'y aller en TER. Il y a comme une inertie. Ça va rester très longtemps.

Je tiens à réagir à ce qu'a dit monsieur le député tout à l'heure sur les nouvelles mobilités, l'autopartage, le covoiturage ... Sur le principe, c'est très bien. Simplement, le problème, c'est qu'il faut un minimum d'activité pour ces choses-là. On se heurte aux mêmes limites que dans le transport public mais on est en zone peu dense. Plus on est en zone peu dense, plus c'est compliqué de les organiser.

Un autre facteur d'inertie sur la voiture particulière qu'on connaît assez peu, c'est qu'aujourd'hui plus de la moitié des immatriculations de voitures neuves est faite au nom d'une personne morale, c'est-à-dire les entreprises, les flottes. L'image d'Épinal que j'ai de la personne qui achète une voiture neuve, c'est le papy qui achète une 308 à sa petite-fille. Ça c'est de moins en moins le cas. Cet achat est de plus en plus aujourd'hui le fait d'entreprises qui se dotent d'une flotte. C'est la voiture de fonction, le collaborateur entreprises a tous les frais payés. Ça c'est un énorme problème. C'est aussi un facteur qui perpétue la voiture particulière.

Évidemment dans ce contexte, je crois quand même au rôle du train qui est la colonne vertébrale, la moelle épinière des transports. Petite bémol : la colonne vertébrale, c'est inerte. Ça reste de l'os. Je préférerais moelle épinière qui évoque le système nerveux.

Les suisses eux ont gardé - malgré la diversité de leurs cantons - une infrastructure ferroviaire qui est abandonnée ici. Alors même que leur taux de motorisation est encore supérieur à celui de la France et souvent avec une voiture encore plus confortable. Ils nous montrent que c'est possible avec en complémentarité avec la voiture particulière.

Enfin ce n'est pas la ruralité mais c'est voisin. Ce sont les villes moyennes, le fameux de phénomènes du déclin des centres-villes. Au dix-neuvième siècle, on a eu l'intelligence de faire des gares près des centres bourgs. Vous alliez prendre une bière, un café avant de prendre le train ce qui fait qu'on n'est pas impacté par la consommation d'alcool, les 05. Il n'y a pas encore de délit d'état d'ivresse dans un train en préparation.

David DONNEZ : Monsieur LANGLET, vous siégez au CESER Grand Est. Ces questions de mobilité du futur font partie de vos préoccupations et vous mobilisent. Pouvez-vous nous donner votre regard sur l'évolution des transports qui se profile ?

Jean-Pierre LANGLET : Effectivement, je suis membre de la seconde assemblée régionale, le conseil économique, social et environnemental régional. Il représente la société civile : les entreprises, les syndicats et les associations parmi lesquelles la FNAUT Grand Est. Je transmets le salut de son président, monsieur Patrick TASSIN, qui n'a pu être présent aujourd'hui mais qui suit de près les dossiers transports et mobilités.

Le CESER est consulté par le président du conseil régional en amont de toutes les décisions et émet des avis. Par exemple, il est demandeur de la mise en place d'une taxe de transit régionale sur le trafic international qui pourrait participer à l'amélioration des infrastructures ferroviaires et à la transition énergétique. D'autre part, il peut s'autosaisir de tout sujet d'intérêt régional et mener des études à l'appui.

Dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, le CESER déplore de ne pas pouvoir inscrire la règle sur un temps ou une distance d'accès maximale aux transports en commun sur l'ensemble du territoire régional (500 mètres en zone urbaine et 20 minutes en zone rurale tous modes de déplacement confondus) notamment dans l'objectif de désenclaver les territoires ruraux.

Au-delà des plateformes de mobilité en ligne, le CESER demande la mise en place d'un accompagnement personnalisé de tous les publics via une centrale de mobilité proposant l'ensemble des solutions de transport disponible pour l'utilisateur.

Le CESER réaffirme que, dans un souci d'intermodalité, le projet d'interconnexion TGV / TER en Lorraine doit être une priorité du conseil régional Grand Est.

Le CESER regrette l'absence d'un objectif de développement de l'usage du vélo non seulement touristique mais aussi de déplacements du quotidien via notamment le maillage et la continuité des pistes cyclables.

En raison de l'heure avancée et du départ de certaines personnes qui rejoignent leur train, le déroulement de cette seconde table ronde a été écourté, en conséquence l'échange avec la salle n'a pas eu lieu.

CLOTURE de la JOURNÉE...



Renseignements méthodologiques :
Notre souhait préalable était de retranscrire la totalité des paroles à partir du son enregistré sur deux caméras qui devaient filmer quasiment la totalité des interventions et des débats.
Hélas, une caméra est tombée en panne. En conséquence une heure (environ) fut perdue.
En conséquence, nous tenons à présenter nos excuses aux personnes qui ne retrouveraient pas leur intervention dans les textes ci-dessus.