

Les MOBILITES et l'AVENIR du TRAIN DANS NOTRE REGION

- Ce texte est destiné : aux Elus, aux Maires des communes de la Meuse et de la Marne, aux associations partenaires (par exemple : PNR-Argonne) et aux citoyens.
- Il a pour objectif de clarifier les intentions et les actions de l'association.

R: Résolument

A: Active

I: Indispensable

L: Légitime

A: Ambitieuse

V: Vitale

E: Essentielle

N: Nécessaire

I: Initiatrice

R: Responsable

Pourquoi RAIL - AVENIR ?

L'action de l'association « RAIL - AVENIR » s'appuie sur trois idées essentielles :

1/ Le droit à la mobilité pour tous. Dans la société d'aujourd'hui, la possibilité de se déplacer facilement est un élément essentiel de qualité de vie, qu'il s'agisse de vie professionnelle, de vie familiale, d'accès aux loisirs, de la possibilité de s'engager dans différentes activités ... Ce droit doit être mis en œuvre sur tous les territoires et c'est loin d'être le cas aujourd'hui. Les territoires ruraux sont largement laissés pour compte par les transports en commun et le problème s'est fortement accentué avec l'essor hégémonique des métropoles.

2/ La prise en compte de l'environnement et des enjeux climatiques dans les solutions de mobilité à promouvoir. Pour notre association, il s'agit de favoriser la mise en place d'un système de transports multimodal privilégiant les transports en commun et plus particulièrement ceux les moins polluants.

3/ La défense du train, car il nous semble le moyen de transport en commun à privilégier. Cette défense ne se résume pas au TGV car il ne s'adresse qu'à une minorité de la population. Il s'agit donc de maintenir et de rétablir les petites lignes pour recréer le maillage du réseau territorial, en y faisant circuler soit des TER, soit, dans certains cas et comme nous le décrirons ci-après, d'autres modes de transport. En effet, la diversité des transports est indispensable à la vie des territoires ruraux.

Plus concrètement :

Elle entend être une association de représentation des usagers, de réflexion et d'action et à ce titre être l'interlocuteur de la Région Grand-Est, des collectivités et des opérateurs de la mobilité. Elle milite également, dans le cadre d'un partenariat étroit avec d'autres associations (tel le PNR-Argonne), pour un désenclavement des régions bordant cette ligne ferroviaire.

RAIL - AVENIR mène la réflexion sur les solutions permettant de faire revivre le train dans notre région.

Malgré tous les efforts déployés par RAIL - AVENIR et différents acteurs du territoire, la ligne 5 a été définitivement fermée en 2013 et le plan « petites lignes » du gouvernement présenté récemment ne prévoit pas son rétablissement dans un avenir proche. Par ailleurs, le transport ferroviaire régional de voyageurs a cessé d'être le monopole de la SNCF depuis décembre 2019, donc est ouvert aux opérateurs privés.

Les choses évoluent tant sur le plan politique (réorientation de la stratégie du gouvernement sur les transports du quotidien), que technique et industriel (conception de matériel plus sobre, moins polluant et adapté à des besoins plus diversifiés) ou environnemental (montée indéniable de la sensibilité aux enjeux de l'empreinte écologique des déplacements).

Cela amène autorités, industriels et opérateurs à s'engager dans de nouveaux modèles aux côtés d'expériences qui marchent comme en témoigne le tableau qui suit :

L'opérateur	Le mode de transport	Les points positifs	Les points négatifs
Des coopératives comme nouvelles forces de proposition :			
Une Société Coopérative d'intérêt collectif : SCIC (exp. RAICOOP, pour rétablir la ligne Lyon-Bordeaux).	Le train traditionnel (Z75300, AGC, rame Régiolis)	Réactivation de lignes délaissées. Gestion coopérative de la ligne (infrastructure et matériel).	C'est un projet : la coopérative pourra être active, mais en 2023 seulement.
Le privé et les nouveaux appels d'offres :			
TRANSDEV : responsable seulement du personnel et de la circulation des trains).	Le train traditionnel (Z75300, AGC, etc..)	Elle fonctionne correctement en France sur la Ligne Carhaix – Paimpol. Les coûts sont plus faibles.	Le personnel est polyvalent (mais est-ce négatif ?)
Une société privée spécialiste des transports. Concession de la ligne à un opérateur intégré (infrastructure, exploitation)	Le train traditionnel (Z75300, AGC, etc..)	Appel d'offre : la ligne de St-Dié à Épinal qui ouvrira en 2023. La rénovation de la ligne ne pèse plus directement sur le budget public.	Le concessionnaire a toute latitude pour définir les tarifs aux voyageurs. Quid du service public ! Voir autoroutes.
De nouveaux concepts pour les transports :			
Métropole ou collectivités, sociétés privées ou semi-privées.	Le train léger (poids limité, par ex. : < 10t par essieu).	Fait chuter les coûts sur l'entretien. Les chemins de fer Corses	Beaucoup de projets ont été abandonnés pour des raisons techniques.
EXID – Concept et d'autres acteurs privés.	Les navettes autonomes hyperlégères : elles sont guidées à distance (donc sans conducteur) et peuvent être couplées en unités multiples pour augmenter la capacité en heure de pointe.	. Elles permettent la remise en service de la ligne 5 et elles assurent un cadencement permettant une véritable attractivité du service. . Le train léger permet ainsi de réduire les temps de parcours tout en maintenant une desserte importante (par ex. 10 allers et retours par jour), incluant aisément des arrêts facultatifs.	Difficultés techniques de mise en œuvre (aucune navette n'est opérationnelle à ce jour) et nécessité d'atteindre un niveau de production industrielle afin d'être viable économiquement.
Le modèle SNCF tel qu'il existe :			
SNCF-Réseau et SNCF- Mobilité	Le train traditionnel (Z75300, AGC, etc..)	Rame à forte capacité, possibilité de liaisons directes vers Reims.	Dépend des investissements de la SNCF, hors TGV.

Parallèlement, RAIL - AVENIR estime souhaitable et nécessaire de mener une réflexion d'ensemble sur la mobilité dans les espaces peu denses, à savoir l'intermodalité, par exemple :

- Des transports réguliers ou à la demande (TAD : taxi, mini-bus) reliant les agglomérations (Verdun, Sainte-Ménéhould, etc..) aux villages, mais aussi aux différentes gares (Langres et l'association DPLACE l'ont mis en place). La demande se faisant par l'intermédiaire d'un site internet dédié.
- La mobilité douce (vélo, marche, etc..) mérite un développement sur lequel nous sommes attentifs. Le partenariat avec PNR-Argonne participe à cette réflexion.

Cette indispensable réflexion n'est que la première étape d'une stratégie :

➔ Visant à obtenir de l'aide auprès d'experts :

Il s'agit de construire les bases d'un projet de ligne REIMS - CHALONS en CHAMPAGNE - SAINT HILAIRE / VERDUN utile à la population de notre zone et à son développement, soutenable, finançable et viable pour un opérateur futur.

Cet objectif implique de connaître et de faire connaître les expériences existantes de réussite des petites lignes : réseau suisse, Breisgau-s-Bahn, ligne Guingamp-Carhaix, chemin de fer corse, trains légers et hyperlégers...

Il implique également pour nous de posséder les rudiments techniques, économiques et de gouvernance de cette entreprise. Donc, une formation minimum.

Laquelle comprendra également des rencontres avec des industriels, des experts, des responsables des transports.

➔ Visant les élus et les forces vives de nos territoires:

Pour ceci, un groupe de travail sera constitué, il sera composé :

- **D'Élus volontaires représentant les collectivités concernées. Il est absolument nécessaire de les rallier à l'impérieuse urgence de réactiver une mobilité pérenne dans nos territoires.**
- **De représentants du Conseil d'Administration de RAIL – AVENIR.**

Il s'agit là de bâtir une campagne systématique de lobbying : rencontre avec les élus, colloque (type « journée d'Étain »), réunions, etc...

➔ Visant à inciter les adhérents à s'investir :

Pour venir nous prêter main forte et finaliser un travail conséquent et assidu (par exemple des enquêtes auprès de la population), afin de permettre de concrétiser nos objectifs qui sont nécessaires à la revalorisation de nos régions.

En mettant en place une campagne de recrutement la plus large possible auprès de la population : citoyens usagers (occasionnels ou pendulaires) des transports et/ou sensibles aux problèmes de la mobilité, étudiants (interventions dans les écoles, collèges, lycées et universités), etc...

➔ Visant à œuvrer à la constitution d'un partenariat de portage des projets :

Mener une collaboration avec les associations partenaires autour d'un projet permettant de mettre en place une mobilité diversifiée dans nos régions (voir les exemples ci-dessus). Ce travail est conséquent et il demandera des actions concertées.

C'est la conclusion logique de la réussite des trois étapes précédentes.

Ces quatre points devraient mobiliser tous les acteurs concernés par la mobilité à commencer :

- **Par les collectivités locales directement intéressées par leur territoire et pourraient intervenir plus fortement y compris financièrement.**
- **Et par la Région Grand-Est « Autorité Organisatrice des Transports ».**

En conclusion, les collectivités locales, tout aussi intéressées par leur territoire que la région, pourraient intervenir plus fortement, y compris financièrement, dans la mobilité locale.