

COMPTE-RENDU DU DEBAT PUBLIC DE DIGNE **« QUELS TRANSPORTS POUR TOUS ».**

Cette réunion s'est déroulée à DIGNE le vendredi 3 novembre à la salle de l'Hermitage à 18h.

- ⇒ **Présents:** Claude JULLIEN (Vice-Président FNAUT PACA), Sylvain LIAUTARD (Collectif Mobilité Alpes du Sud), Stéphane COPPEY (Secrétaire Général de NOSTERPACA), Jean-Michel PASCAL (Secrétaire Général FNAUT PACA). Dans le public : Bruno ACCIAI (Maire de La Robine sur Galabre et Vice-Président au développement économique de Provence Alpes Agglomération), Gérard ESMIOL (Adjoint à Ville de DIGNE), Thibault LECORRE (Conseiller Municipal Ville de DIGNE), Emmanuelle MARTIN (Maire de Mallemoisson et Vice-Présidente délégué aux Transport de Provence Alpes Agglomération), Georges PEREIRA (suppléant et représentant de Delphine BAGARRY, député 1^{ère} circ. du 04), Laurent Roux (Conseiller municipal de Villars-Colmars), ainsi que quarante-deux participants.
- ⇒ **Excusés:** Frédéric LAUGIER (délégué du Groupe d'Etude pour les Chemins de Fer de Provence), Philippe CRETIN (Président FNAUT PACA), Jean Yves ROUX (Sénateur des Alpes de Haute Provence).

Sylvain LIAUTARD : « Nécessité d'un débat pour situer l'historique et l'évolution des infrastructures de transport : notamment aménagements des infrastructures des transports individuels et démantèlement des infrastructures de transports collectifs.

Mardi soir prochain : comité de ligne à DIGNE concernant LER et CP, il est un événement important pour la remonté d'info des usagers.

Le constat : sur DIGNE problème de transports ainsi que sur le Val de Durance, avec projets de remplacer des trains par des bus ; inquiétude aussi sur NICE - DIGNE (CP) : le prochain remplacement des aiguillages provoqueraient des remplacements par autocars sur de longues périodes, alors que d'autres solutions existent. LER : disfonctionnements, et nombres d'allers retours non rationalisés et non complémentaires.

Nous souhaitons l'élaboration d'un projet de mobilité pour tous et pas uniquement pour une clientèle captive des transports publics. »

Sylvain LIAUTARD propose à la salle d'exprimer questions ou idées, pas de demande de parole.

Sylvain LIAUTARD : « Sur le bassin Dignois comme partout en France, le département a légué les lignes de cars départementaux à la Région PACA, qui se retrouve donc exploitante de toutes les composantes : les CP, les LER et ex-cars départementaux qui desservent une grande partie du territoire, et les TER.

Or concernant les TER, on va vers une réduction du plan de transport, notamment sur l'étoile de VEYNES : les deux régions PACA et RH ne s'accordent pas pour le financement de la ligne vers GRENOBLE, le Paris - Briançon sera entièrement et longuement supprimé pour travaux, et le Président de l'exécutif Régional a par ailleurs annoncé de vouloir remplacer nombre de service TER par des cars. »

Sylvain LIAUTARD propose à la salle d'exprimer questions ou idées, pas de demande de parole.

Sylvain LIAUTARD donne la parole au secrétaire général de NOSTERPACA.

Stéphane COPPEY : « NOSTERPACA tient un blog sur les TER et leurs dysfonctionnements, et propose aussi maintenant une application où tous les usagers peuvent renseigner les aléas de leur transport.

Le TER est mis à mal en PACA : tout d'abord par l'opérateur SNCF : il y a des hauts, il y a des bas, un peu de moyens humains ont été mis en Côte d'Azur, au détriment de la dégradation coté Avignon. Pour autant, cet opérateur présente à la Région PACA une facture de plus en plus importante. La Région a décidé de payer selon le service qu'elle estime rendu, d'où litige financier. Autre inquiétude dans les annonces de la Région : les trains coûtent trop cher, donc on mettra des cars sur nombres de dessertes. Et notamment vers Gap et Briançon, ou vers GRENOBLE. SNCF prétend manquer de moyens pour entretenir toutes les lignes, alors que SNCF RESEAU encaisse pourtant le montant des péages. Concernant les Chemins de Fer de Provence: une étape a été franchie il y a quelques années : VEOLIA a été remplacé par une régie régionale. Mais beaucoup de travaux d'infrastructure et de matériel restent à réaliser. Grosses inquiétudes concernant les autorails attendus achetés d'occasion, de gabarit, de hauteur d'accès, de freinage, d'accélération. D'autres matériels notamment Autrichiens auraient mieux convenu. Une prochaine réunion se tiendra le 25 novembre à VEYNES : un COMITE DE LIGNE CITOYEN, labélisé ASSISES DE LA MOBILITE. Nous parlerons des trains de montagne et d'aménagement du territoire, avec des élus motivés, entre autres Joël GIRO (Député des hautes alpes) et Éric PIOLLE (Maire de GRENOBLE), ainsi qu'avec des représentants des milieux économiques. L'idée est de nous prendre par la main et d'étudier nous même un projet de territoire avec nos élus, plutôt qu'attendre que tout vienne d'en haut et des Pouvoirs Publics. Nous constatons que la SNCF ne veut plus faire son travail. Si la SNCF ne veut plus desservir PERTUIS, si la SNCF ne veut pas rouvrir DIGNE, si la SNCF veut fermer les gares (puis la ligne !) de GRENOBLE à VEYNES, il nous faut définir comment continuer à desservir en train sans la SNCF. Et oser présenter : « Voilà notre projet de territoire, voilà les trains et les gares que nous voulons », et nous nous organiserons pour porter ces projets, pour les présenter, les faire valoir, les défendre. A défaut, dans deux-trois ans : fini GRENOBLE VEYNES, fini BRIANCON, fini PERTUIS, et pourquoi pas VEYNES VALENCE, et d'autres lignes menacées, et adieu aux souhaits et besoin de la population y compris vers DIGNE. »

LA SALLE: « Comment expliquez-vous cette dégradation ? Et n'y a-t-il pas conflit volontaire entre projet de grandes lignes où il y a derrière nombre d'élus donc un fort pouvoir politique, et nos petites lignes ? »

Stéphane COPPEY : « Ca se dégrade à cause de la perte de compétence de la SNCF. Dans tous les domaines. Par exemple des connaissances de lignes imparfaites de certains conducteurs entraînent des retards. Idem aux ateliers, sur la voie, etc...

Un exemple parmi d'autres : la 2^{ème} phase de la modernisation de MARSEILLE AIX. Alors que la 1^{ère} phase avait coupé la ligne 2 ans, on tente maintenant de nous imposer pendant 4 ans de ralentir les trains, de supprimer le tiers des trains entre MARSEILLE et AIX, et on nous sous-entend que l'on va supprimer les trains vers les Alpes pendant 4 étés consécutifs (4 mois par an pendant 4 ans). Alors que tout cela peut être évité.»

Claude JULIEN : « Il y a eu un profond changement dans la hiérarchie de la SNCF. On a regardé surtout la dette, la rentabilité, le déficit, on a nommé des cadres issus des écoles de commerce, et les ingénieurs techniques se sont retrouvés au second plan. »

LA SALLE : « Où vont donc les usagers, et nous à DIGNE par exemple, comment va-t-on faire pour circuler ? »

Claude JULIEN : « Historique des TER : cela a commencé par appel à Régions pour prendre en main les TER. 6 Régions ont été candidates, dont PACA. Dont aussi Auvergne, dirigée par VGE, qui avait dit OK sous réserve d'avoir tous les comptes détaillés de la SNCF concernant cette prise en charge. SNCF n'ayant rien fourni, VGE a retiré sa candidature. Effectivement, les 6 régions qui se sont engagées ont considérablement amélioré les choses, mais aucune n'a vu l'ombre d'un compte. Le matériel est maintenant neuf en PACA, et on a tous les éléments pour que ça fonctionne. Pour autant, ce ne peut être rentable. Même les transports les plus chargés à Paris ne sont pas

rentables. Donc c'est déficitaire, mais la SNCF ne perd absolument pas d'argent, car à la fin de l'année, les régions font le chèque de la compensation. Ce serait donc l'intérêt de la SNCF de soigner et développer le service, pourtant elle fait tout le contraire, les factures augmentent alors que le service se dégrade, nous appelons cela du sabotage. C'est pourquoi les Régions commencent à parler mise en concurrence pour assurer un meilleur service public. Pour le cas des substitutions routières : on nous dit « la ligne n'est pas rentable, pas beaucoup d'usagers » mais aucune remise en question de l'adaptation de l'offre aux besoins. Et pour faire avaler la fermeture, comme le car coûte moins cher, on remplace 3 AR trains par 5 AR cars. Pourtant, en quelques semaines, la fréquentation baisse de moitié, on supprime des cars, qui roulent à vide sur des routes embouteillées, et qui ne peuvent souvent emprunter les itinéraires rapides à cause de leurs dessertes à assurer. »

Sylvain LIAUTARD : « En quelques années, le temps de trajet bus DIGNE MANOSQUE est passé de 55mn à 1h15, et le nombre d'usagers diminue. »

LA SALLE : « Les échanges de correspondance entre cars ne se font pas aux endroits les plus judicieux. Et question sur l'attitude des élus : ils ont du mal à voir l'avenir, ne voient que du partiel. Nous, ce qui nous intéresse, c'est le triangle SISTERON MANOSQUE DIGNE, sachant que l'on ne peut plus se rendre en voiture à MARSEILLE cause ses embouteillages, mais on ne peut plus prendre le train. Les élus disent « le train c'est la SNCF ». Ben non. Si les élus ne font pas le travail et la SNCF aussi, la RRT qui exploite les CP pourrait par exemple être force de propositions sur l'avenir. »

Stéphane COPPEY : « Il est flagrant la différence d'action des élus quant aux nouveaux travaux, et faire marcher ce qui existe. Le rapport de force entre les élus qui veulent ceci ou cela et la SNCF réticente à tout aboutit souvent à une démission. Exemple d'un RdV manqué par la Région : le transfert des cars départementaux à la Région aurait dû organiser tous les cars vers les gares aux heures des trains, et relier les métropoles en direct aux heures où il n'y a pas de train. Autre exemple : la tarification, où il va falloir attendre 2018 pour une tarification unique. »

Sylvain LIAUTARD : « Effectivement, pour me déplacer autour de DIGNE, il me faut 3 cartes ZOU à 30€ l'une, pour des transports Région PACA (cartes TER, LER, CP, tous trois pourtant exploités par la Région PACA). Concernant le confort : aucune comparaison entre bus et train, accessibilité des toilettes, déplacement des personnes âgées, mal des transports, bagages, vélos, etc. »

LA SALLE : « S'il y a des élus dans la salle, quels seraient vos engagements pour les transportés ? Pourquoi il y a une ligne et une gare qui végète ? Parce qu'il n'y a pas de projet porté ? Pour la raison des finances ? La réactivation de la voie coûte moins de 40 millions d'Euros. C'est donc une question de choix, puisque la même somme est mise pour des créneaux de dépassements sur la route et des ronds-points ».

Pas de réponse en salle.

Stéphane COPPEY : « Nous avons été consulter le projet des suites de l'aménagement routier : plusieurs créneaux de dépassement, qui vont abattre des arbres, et qui ne feront même pas gagner 2 minutes (puisque que 2 créneaux dans chaque sens !), et pourtant, ça va à nouveau coûter 30 autres millions : total 60 millions sur la route pour pas grand-chose, alors que 34 millions d'euros sur la voie ferrée suffiraient pour rétablir un service cadencé DIGNE-MANOSQUE et DIGNE SISTERON. Un élu nous a aussi opposé la présence d'une crèche dans une gare : serait un obstacle, dit-il. Alors que pour nous, non, ça peut même être une très bonne complémentarité de service public. »

LA SALLE : « J'ai effectué un voyage récent entre DIGNE NICE, bien passé, la RRT pourrait-elle exploiter d'autres lignes ? »

Claude JULIEN : « Oui, il suffit d'y transférer l'exploitation. La RRT exploite à un coût de 14 à

19€ au km autorail alors que la SNCF est à 28€ au km. Globalement, la recette voyageurs couvre 30% des dépenses. Comme il n'y a pas de versement transport, 70% reste à la charge des Régions. Mais les routes sont-elles rentables ? La majorité des lignes de cars aussi ne sont pas rentables.

LA SALLE : « Je représente la France Insoumise. Nous avons un grand contentieux avec les transports, la ligne LA BRILLANE – MARSEILLE ressemble à un métro heure de pointe, il faudrait que les usagers puisse participer aux décisions. Mais nous avons beaucoup de mal à être reçu côté Région PACA. »

Claude JULIEN : « Nous aussi avons beaucoup de mal à être reçu par la Région PACA. »

LA SALLE : « Je ne me déplace pas en voiture. J'effectue fréquemment les trajets DIGNE-MONTPPELLIER, DIGNE-GRENOBLE, DIGNE-GENEVE : il n'y a que des correspondances mal faites, le voyage pourrait être bien plus rapide. Je vous informe que le train Corse, lui, a largement augmenté son trafic voyageur et diminué son déficit. »

Stéphane COPPEY : « En Corse, depuis le renvoi de la SNCF, la population s'est prise en main et a bâti des projets. La collectivité a créé une SEM, a rénové l'infrastructure, a acheté 12 autorails, et grâce à tout cela, a réussi à diminuer la contribution publique en augmentant le service, alors que la SNCF demandait des suppléments. Le trafic voyageurs a explosé. C'est l'exemple qu'il nous revient pour bâtir notre projet de transport, et pour le soutenir. Par exemple au prochain Comité de Ligne. Exemple d'amélioration facile : les cars DIGNE à AIX TGV pourraient aussi desservir l'aéroport, où nombres de trains MARSEILLE – OCCITANIE s'arrêtent. »

LA SALLE : « Quel est le coût d'un car ? »

Stéphane COPPEY : « Entre 2 à 3€ du km. Mais vous perdez les 2/3 des voyageurs. Et le risque de capacité en laissant des usagers sur la route est réel dès que toutes les places assises sont prises. La Région souhaite ne pas attendre pour mettre des cars sur autoroute. Mais soit ces cars vous arrêtent sur une aire d'autoroute, soit il perd du temps pour entrer en ville. »

LA SALLE : « Est-il vrai qu'il y eu jadis une relation autorail DIGNE AVIGNON ? Il effectuait le trajet directement par la ligne PERTUIS AVIGNON, or cette ligne n'est pas fermée car il y a eu un autorail entre Avignon et MANOSQUE récemment qui y est passé, la voie est en très bon état. Maintenant qu'il y a le TGV à AVIGNON, ce serait plus que pertinent. »

Claude JULIEN : « Voyez, on descend encore plus bas que ça, puisque on doit se battre pour maintenir AIX à PERTUIS. On voit l'erreur d'avoir créé ainsi un train sans desservir le territoire, en mettant dans le même temps un car à 1€ dans la gare de PERTUIS (autocar du pays d'AIX). Il aurait fallu desservir vraiment : rouvrir Venelle, la Calade, etc... »

Sylvain LIAUTARD : « Monsieur le Maire de PERTUIS a signé la pétition pour la ligne AVIGNON PERTUIS. »

LA SALLE : « La compagnie Hubert et d'autres ont réussi à gagner des sous sur de l'autostop, il faudrait clarifier l'utilisation de l'argent public. On n'a rien : ni pour le rail, ni pour la route. Qu'en est-il des aspects climatiques, environnementaux, est-ce inclus pour les cars à 3€ le km ? »

Claude JULIEN : « Non, ne sont inclus que les coûts directs. L'usure route et autres, ce sont des coûts externes, payés par d'autres moyens, ce qui fait la force de la route. La Suisse fait payer à ses camions les coûts externes, et en France, l'écotaxe a capoté, dommage car c'était un timide départ pour faire payer à la route ses couts externes et rééquilibrer les finances. En Suisse, Allemagne, Autriche, des appareillages sophistiqués permettent de faire payer aux camions la moindre tonne-km parcourue sur routes. Si on appliquait la méthode Suisse en France, on récolterait 5,5 milliards tous les ans. »

LA SALLE : « J'ai été adjoint aux transports à la ville de DIGNE. La France est la 5^{ème} puissance

du monde, elle vient de faire des milliards de cadeaux aux entreprises et à une certaine population. Peut-on continuer à vivre ainsi ? Remettre le train et rapprocher ainsi tous les autres services publics y compris ceux de la santé, c'est tout simplement un choix de société. 30% de personnes âgées qui ne peuvent se déplacer correctement. Pour nous rendre à MARSEILLE par route : 1h de plus qu'il y a 10 ans. Que l'on nous donne les moyens de vivre, tout simplement. »

Claude JULIEN : « Gardons à l'esprit que le TER est 3 fois moins cher pour l'utilisateur que la voiture, 4 fois moins cher si autoroute. Et ce d'après études antérieures à l'apparition de la carte ZOU. La voiture est un budget énorme. »

LA SALLE : « Combien coûte la sécurité routière, en regard de tous les coûts dont on a parlé ? Autre point : plutôt qu'opposer train, voiture, autocar : si l'on parlait de complémentarité ? Or des élus à DIGNE n'ont pas voulu de la gare multimodale. Enfin, n'oublions pas que DIGNE-SISTERON serait tout aussi important que DIGNE-MANOSQUE. »

Sylvain LIAUTARD : « L'étude de 2002 de Transamo sur les déplacements prend effectivement en compte ces 3 villes, entre lesquelles les besoins de déplacement sont très importants. »

Stéphane COPPEY : « Effectivement, il y a des choix. Les 30 millions pour redémarrer le service voyageurs sur DIGNE-SAINT-AUBAN peuvent être trouvés car on trouve beaucoup plus pour d'autres choses moins importantes. Il est possible d'optimiser les réseaux de transports, en s'appuyant sur nos gares. Nous défendons l'idée de cadencer beaucoup plus les trains jusqu'à PERTUIS, et de faire passer par PERTUIS certains trains MARSEILLE MANOSQUE. Je vous informe que 40 millions d'euros de crédits sont budgétisés entre MANOSQUE et AIX et pas investis car « on ne sait pas comment faire ». Sur l'étoile de VEYNES : c'est un vrai carrefour ferroviaire. On est tout à fait capable de mettre 5 fois par jour une bonne correspondance entre un train vers MARSEILLE et un train vers VEYNES. Alors, nous devons nous positionner : ce projet routier à 30 millions d'euro, on n'en veut pas, il ne sert à rien. Par contre, réactiver le service voyageur de la voie ferrée pour la même somme a toute son utilité. Concernant le projet de voie verte : super le vélo ! Il y a plein d'itinéraires entre DIGNE et la Durance, il n'y a pas besoin de récupérer la voie ferrée pour réaliser une super voie verte. »

LA SALLE : « Les personnes qui appuient la voix verte ont quitté la salle, dommage, car il est important de comprendre que si la voie verte est réalisée sur l'emprise de la voie ferrée, le retour vers la voie ferrée sera impossible, d'autant que l'usine de SAINT AUBAN récupèrera alors l'emprise de la voie pour ses besoins propres. De plus, l'un des élargissements routiers se ferait alors plus facilement en rognant sur la voie ferrée. Ce serait tout à fait irréversible : la voie verte en lieu et place des rails, c'est tout le contraire d'une préservation ferroviaire, c'est un projet néfaste, surtout qu'il y a effectivement d'autres itinéraires. Arrêtons le gaspillage. Le rond-point des lavandes a coûté des millions, et ne sert à rien !!! Une patte d'oie aurait le même service ! »

LA SALLE : « Quels sont les besoins de déplacement entre les 3 villes ? Y a-t-il des pendulaires ? »

Sylvain LIAUTARD : « Enorme. Deux hôpitaux sur les trois sont à côté de la ligne, nombres de Sisteronais travaillent sur Digne, beaucoup de besoins pour les scolaires, pour la santé y compris vers Marseille, la route nationale est complètement saturée aux heures de pointe, près de 30 autocars LER aux destinations différentes s'y succèdent pour un service lent, inadapté, mal relié au rail, et qui perd toute fiabilité lorsque les cars complets ne peuvent plus embarquer. »

Stéphane COPPEY : « Il suffirait d'un seul autorail pour effectuer une navette à l'heure DIGNE-MANOSQUE, et un autre pour DIGNE – SISTERON. Donc ça ne coûtera pas cher. Cela nécessiterait en gros 22 emplois. Sauf si comme on le constate sur la SNCF et les CP, on veut alourdir le système, en coûtant plus cher. »

Sylvain LIAUTARD : « Effectivement, question alourdir, on parlait à l'époque de 22 millions juste pour supprimer 3 PN. »

LA SALLE : « Il y a beaucoup de cars sur la route, y compris des scolaires, mais pas en correspondance, donc inexploitable. Par exemple c'est nous qui effectuons le matin le trajet DIGNE à CHATEAU-ARNOUX pour amener nos enfants au ramassage scolaire de leur lycée ! Alors qu'ailleurs, à THORAME sur les CP par exemple, ça marche plutôt bien : à chaque train, il y a un car pour ALLOS. »

LA SALLE : « Le problème, ici, c'est nos élus. Beaucoup ne sont pas venus, d'autres sont partis... Personne ne s'intéresse ? Notamment pour corriger les études aberrantes et décourageantes que la SNCF nous présente ? »

Stéphane COPPEY : « Nous avons envoyé courriers à tous les Maires et Présidents d'Agglo de ce qui va se passer ici pendant 4 ans (la suppression de tous les trains durant 4 mois l'été) : que 3 ont réagi. »

Bertrand PERRIN : « Le PCF s'engage à soutenir le projet de transport ici évoqué. »

LA SALLE : « Je représente Mme la Député 1^{ère} circ du 04 de EN MARCHE Delphine BAGARRY (je suis son suppléant), je vous félicite pour ces débats très pragmatiques. »

Sylvain LIAUTARD : « Si vous adhérez au projet ici présenté, je vous suggère de le diffuser, de le soutenir. Il s'agit de 110000 habitants, le plus important bassin des Alpes du Sud. Pourquoi les bus roulent à côté des voies ferrées plutôt que de ramener les usagers dans les gares ? Idem pour les vélos. Le transport voyageurs par voie ferrée et la voie verte peuvent s'établir simultanément, et de plus sur des itinéraires vélos plus attractifs (forêts...). La vocation de DIGNE avec ses 4 hectares de gare est d'être le vrai pôle multimodale de notre bassin. »

Stéphane COPPEY : « On sent bien que les assises de la mobilité tentent de convaincre sur la voiture électrique, sur des navettes autonomes, et autres mobilités-nouveautés... Pendant ce temps-là, on endort, on enfume, et on ne décide rien. On n'est pas prêt de les voir, les navettes autonomes, et surtout ne croyons pas qu'il s'agira d'une solution. »

LA SALLE : « Quand on voit le coût modeste de notre réouverture demandée... on a l'impression d'être délaissé, il ne faudrait pas décourager les habitants à rester dans nos territoires. On a le droit à avoir de bons transports, dans nos territoires, et ne pas être délaissé par notre propre région. »

Sylvain LIAUTARD : « Effectivement, le coût est faible car on utilise l'existant : la ligne existe, la régie régionale aussi, on pourrait être un vrai projet pilote à faible coût, pour desservir 25 millions d'habitants. Ce serait dommage de laisser passer... Si la demande de fermeture présentée par SNCF (et validée par certains élus et la Région) aboutit, ce sera irréversible et catastrophique. »

Claude JULIEN : « La SNCF n'est pas dans l'état d'esprit d'un déclassement arbitraire et injustifié. Car nous sommes consultés pour les déclassements, et avons donné accord pour déclassement de 3 lignes, mais pas celle de DIGNE, bien sûr : la SNCF l'a bien compris, et nous a d'ailleurs confié être certaine d'une exploitation par un autre opérateur si exploitation il y aura. »

Sylvain LIAUTARD : « Donc beaucoup d'espoir. Si ce maillon est coupé, ce serait désastreux... le délai est court, il convient de se mobiliser. Notre BLOG donne toutes les informations. »

Sylvain LIAUTARD remercie les participants. Fin du Débat à 21h.