

NOS OBJECTIFS 2014 :
POUR SUIVRE ACTIONS ET MOBILISATION POUR DES TRANSPORTS
FIABLES PERFORMANTS EFFICACES EN REGION PACA

Agir pour que soit privilégiée l'**utilisation de l'armature ferroviaire**, adaptée et modernisée pour développer les transports collectifs de voyageurs dans la Région reste notre axe central. Ce concept apparaît de plus en plus dans les discours officiels.

La circulation des TER dans de bonnes conditions de régularité et de confort, reste un besoin essentiel pour que les capacités offertes soient utilisées à plein rendement. Même si des améliorations sont sensibles, la confiance des utilisateurs n'est pas encore au rendez-vous. Et la mauvaise situation qui se poursuit début 2014 nous ramène largement en arrière.

Le **rabattement systématique des transports routiers sur les gares SNCF**, prenant en compte le développement des transports doux (fourgon dédié aux vélos accompagnés, stationnement, services dans les gares) reste à obtenir.

Les objectifs opérationnels seront les suivants :

- S'assurer de la fiabilité/régularité/qualité de l'offre des TER ;
- Suivre la révision de la convention CR/SNCF (lien RFF, évolution budgétaire)
- Participer aux comités de lignes en incluant intermodalité et éco-mobilité ;
- Préparer le CPER 2014/2020 (ligne budgétaire envisagée, suivi des travaux et études en cours dont les infrastructures) en portant la notion de priorités à établir.

[Digne/Val de Durance, Rognac/Aix, Aubagne/La Bouilladisse/Valdonne, Cavillon/Pertuis, Carnoules/Gardanne ...]

La **coordination des différentes entités** Région, Conseils Généraux, Communautés Urbaines reste un objectif. Là encore les discours officiels viennent dans ce sens mais la concrétisation tarde.

Nous porterons une attention particulière sur les traductions concrètes des intentions énoncées dans de nombreuses institutions :

- Évolution des gares / principe du parcours global (présence humaine, services/informations, pôles d'échanges/inter-modalité/complémentarité/éco-mobilité, intégration urbaine / bassin de vie)
 - Évolution de la tarification / carte unique intermodale (zonage kilométrique et harmonisation intermodale, extension tarification sociale, périmètre de la carte unique)
- Toutes les AOT doivent être impliquées, ce qui comprend l'Etat et son opérateur SNCF (intercités et TGV)

Nécessité de disposer par anticipation des projets d'horaires, à un moment où le projet est encore modifiable.

NOSTERPACA poursuivra sa participation au groupe projet METROPOLE pour influencer sur la politique des transports (REM).

La révision du SRADDT avec sa partie transports (SRIT ou?) nous offre l'opportunité d'exprimer notre vision régionale des transports voyageurs et marchandises.

Des actions de communication « papier » pourront être mise en place par localités, dans le cadre d'un objectif d'action (ex RER Toulonnais)

Le **traitement et la maîtrise des flux de marchandises** sont déterminants pour la qualité des déplacements au quotidien.

L'action en cours pour la création d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre répond en partie à cet objectif. Il nous faut également poursuivre notre travail pour obtenir, au delà des discours, une prise en charge de la **logistique urbaine** qui doit commencer par une

préservation des sites ferroviaires existants.

En lien avec FNE PACA, nous porterons des propositions dans le débat relancé autour d'une nouvelle infrastructure ferroviaire en PACA. En particulier nous serons attentifs à la prise en compte des territoires « hors littoral » autrement dit les parties comprises entre Avignon et Marseille et la desserte du Val de Durance par Cheval Blanc.

Un travail particulier sera mené sur les mouvements transfrontaliers PACA/ITALIE

Nous observons plusieurs phénomènes qui confirment la nécessité d'étudier de plus près les évolutions des échanges aux frontières régionales.

Du point de vue des marchandises, se confirme un déplacement très net du Nord au Sud des Alpes, et se reportant sur le littoral méditerranéen, entraînant une élévation considérable des circulations des poids-lourds sans que des mesures ne soient prises ou envisagées.

Parallèlement, le trafic ferroviaire de marchandises a fortement diminué pour ne pas dire disparu depuis plusieurs années.

D'autres mesures prises par les pays voisins génèrent des conséquences pour notre territoire.

Du point de vue des déplacements de personnes, la zone 06 est la deuxième en France pour son activité TER.

Paradoxalement, les échanges France/Italie se sont dégradés et des services transfrontaliers existants ont disparu. Ce constat concerne aussi bien les déplacements de proximité que les parcours à plus longue distance. En même temps, la ligne ferroviaire dite du Val de Durance souffre toujours de performances insuffisantes. L'offre voyageurs n'est pas à la hauteur des attentes et des besoins des populations. Le trafic marchandises est inexistant. Pour l'ensemble, l'absence de débouché vers l'Italie signifie une absence d'avenir. Ce qui est contradictoire à la fois avec les évolutions observées (transits) et les orientations politiques exprimées (volonté de transfert modal).

NOSTERPACA apportera par son étude des propositions concrètes pour que la situation évolue positivement. Un colloque sous l'égide du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur pourrait conclure de manière publique et démocratique les travaux réalisés par notre association.

Cet axe sera un dossier important de NOSTERPACA pour l'année 2014.

La **mobilisation des moyens financiers** des collectivités constitue un enjeu pour que soient affectées au ferroviaire et aux reports modaux (voitures vers train, vélos et modes doux, cars, ...) les moyens correspondant aux discours. Nous devons obtenir la traduction dans les budgets des différentes collectivités territoriales de priorités claires.

Coopérer avec les autres associations de notre champ d'action (FNAUT, MNLE, Fare-sud, ...) et développer les liens avec les structures départementales de FNE PACA. Le débat autour du CPER sera une occasion de contacts pour établir cohérence et convergence avec l'ensemble des territoires de la région.

Nous aurons la volonté de bien comprendre et assimiler la **réforme ferroviaire** en maintenant notre demande de services intégrés.

Nous poursuivrons notre action pour développer la présence de membres de notre association dans les différentes institutions où la question des transports est traitée en se donnant des objectifs dans des lieux jugés stratégiques.

Marseille le 29 janvier 2014