

Agir pour améliorer la desserte des vallées alpines

A V I S



15 Décembre 2021

Rapporteur
Philippe ANTOINE

Assisté d'Éric VARIN

Avis adopté à l'unanimité des 25 Conseillers présents

dans le cadre d'une auto-saisine

Etude conduite par la Commission Transports Publics Régionaux et Eco-Mobilité

Sommaire

INTRODUCTION	5
1. DES CONSTATS CONFIRMANT LA NECESSITE DE DEVELOPPER LA MOBILITE DANS LES ESPACES PEU DENSES :.....	6
1. 1. <i>Evolution du paysage régional et des voies rapides depuis les années 1960.....</i>	<i>6</i>
1. 2. <i>Accès et dessertes des départements alpins et des vallées alpines à reconsidérer.....</i>	<i>6</i>
1. 3. <i>Un service de transport collectif routier et ferroviaire à structurer</i>	<i>7</i>
1. 4. <i>Une politique régionale des transports qui s’impose aux entreprises de transports de voyageurs.....</i>	<i>9</i>
2. PROPOSITIONS DE PRECONISATIONS	10
2. 1. <i>Le Schéma régional de la mobilité, multimodal</i>	<i>10</i>
2. 2. <i>Les infrastructures ferroviaires : remise à niveau, entretien, (ré)ouverture, création</i>	<i>12</i>
2. 3. <i>Les lieux de concertation</i>	<i>14</i>
CONCLUSION	15
ANNEXES	17
REMERCIEMENTS.....	21
Explications de vote.....	23

Introduction

La mobilité dans les espaces peu denses est une préoccupation révélée dans un premier rapport de la délégation à la prospective du Sénat. Publié fin 2018, il propose de « mettre les nouvelles mobilités au service de tous les territoires ». La mise en évidence de la prépondérance de l'usage de la voiture dans ces territoires a conduit cette délégation à approfondir sa réflexion. Un nouveau rapport, paru début 2021, intitulé « mobilité dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui », propose huit scénarios.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec un territoire montagneux couvrant près de 65% de son territoire comprenant de nombreux espaces peu denses est fortement concernée par cette étude.

Parue en 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) doit permettre aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de se saisir de la question, d'innover et de proposer, sur l'ensemble du territoire, des solutions de mobilité à tous les habitants.

Parallèlement à ces études, au niveau national, le rapport du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence -Alpes-Côte d'Azur, approuvé en octobre 2019, a identifié une douzaine d'objectifs, sur 68, relatifs aux transports, aux liaisons interrégionales et transfrontalières, et à la mobilité.

Au-delà de la mobilité des personnes dans ces départements, la question du fret et de la logistique doit être prise en compte pour assurer la pérennité et le développement des activités économiques, sociales et touristiques.

Cette prise de conscience a été renforcée, en 2020, par la crise de la Covid-19. Les mesures de confinement, le développement du télétravail, et l'appétence d'une partie de la population à aller vivre à la campagne ou à la montagne doit s'inscrire dans un projet de territoire intégrant les infrastructures et les moyens de transports nécessaires pour répondre aux besoins des habitants et aux enjeux économiques locaux et régionaux.

Par ailleurs, la Région s'est engagée au travers du SRADDET à mettre en œuvre un ensemble de politiques en faveur de la mobilité, des transports et des liaisons interrégionales et transfrontalières d'ici à 2030 et 2050. Dernièrement, le Conseil National de la Montagne (CNM) s'est saisi de la problématique de la mobilité sur les territoires de montagne qui se traduit dans le Contrat de Plan Interrégional Etat Région (CPIER) par des actions à prendre en compte.

L'objectif de cette auto-saisine est de faire des recommandations pour améliorer la desserte des vallées alpines afin de répondre aux enjeux d'accueil de nouveaux arrivants, de développement économique et touristique, tout en respectant les enjeux environnementaux et de transition énergétique.

1. Des constats confirmant la nécessité de développer la mobilité dans les espaces peu denses :

1. 1. Evolution du paysage régional et des voies rapides depuis les années 1960

La création des stations de sports d'hiver et des autoroutes, l'évolution et la démocratisation des moyens de transport, les transformations des secteurs économiques, scientifiques et sociaux, et l'augmentation de la population ont modifié peu à peu le paysage régional et, par conséquence, les modes de déplacement des personnes et de transport des marchandises.

Ce phénomène s'est accentué ces dernières décennies au cours desquelles les activités économiques et les villes se sont principalement développées à proximité des voies d'accès rapides comme les autoroutes et les réseaux des TGV, au détriment des territoires ruraux et alpins et des voies de circulations « secondaires ».

Depuis les années 1970, les autoroutes se sont développées en priorité le long de la vallée du Rhône et du littoral. Le projet de liaison entre Marseille et Grenoble a été interrompu entre la Saulce, au sud de Gap, et le Col du Fau au sud de Grenoble ; il manque un tronçon d'environ 90 km qui permettrait de désenclaver les départements des Alpes de Haute Provence et des Hautes Alpes.

Par ailleurs la ligne TGV venant de Lyon et passant par les gares d'Avignon TGV et d'Aix-Les Milles TGV, s'arrête à Marseille.

En conséquence, les réseaux secondaires qu'ils soient routiers et ferrés sont des axes de circulation importants voire stratégiques pour accéder et desservir les 3 départements alpins de notre région, depuis le littoral méditerranéen, les régions Occitanie et Auvergne-Rhône Alpes, et l'Italie, sans oublier les liaisons entre les différentes vallées.

1. 2. Accès et dessertes des départements alpins et des vallées alpines à reconsidérer

A) Le réseau routier :

Le réseau autoroutier ne permet pas de traverser complètement le département des Hautes Alpes, ni d'accéder aux vallées alpines du département des Alpes Maritimes.

Seul un réseau routier secondaire innervé l'ensemble de ce territoire et pénètre au cœur de toutes les vallées alpines. Ce réseau routier, traverse des villes et des villages, qui sont de véritables goulets d'étranglements lors des flux de déplacements, qu'ils soient quotidiens pour des déplacements professionnels, scolaires ou d'ordre privé ou épisodiques à l'occasion des allers-retours aux stations de ski ou des vacances scolaires.

Ces déplacements sont créateurs de pollutions atmosphériques et accidentogènes.

Pour réduire les risques, le réseau routier a évolué, par la création de quelques rocades, de ronds-points et de limitation de vitesse. Ces différents aménagements ont un impact direct sur le temps de trajets des transports collectifs routiers.

B) Le réseau ferroviaire :

Le réseau ferré, qu'il soit géré par la SNCF, ou par les Chemins de Fer de Provence (CFP), est beaucoup moins développé dans notre région que sur la moyenne des autres régions métropolitaines en raison de la configuration géographique régionale ayant nécessité la construction de très nombreux ouvrages d'art (ponts, tunnels) et de talus en terre.

Cependant, quelques lignes stratégiques parcourent ce territoire rural et alpin, les lignes Marseille- Grenoble et Valence (Livron)-Briançon, avec un nœud ferroviaire à Veynes permettant de changer de ligne, la ligne Nice-Breil sur Roya-Tende (vers Turin), la ligne Nice-Digne qui se prolonge par un tronçon non utilisé permettant de relier la ligne Marseille-Grenoble à Château Arnoux Saint Auban.

Les ouvrages ferroviaires demandent un important budget d'entretien qui a été différé pendant de nombreuses années par Réseau Ferré de France puis par SNCF Réseau, avec un impact direct sur la vitesse de circulation des trains. Aujourd'hui les lignes gérées par SNCF Réseau font l'objet d'un programme de travaux de mise en sécurité qui devra être suivi par un programme de travaux d'entretien pour pérenniser les lignes et assurer un service plus efficace en matière de régularité et de temps de trajet.

D'autres ouvrages ferrés pourraient faciliter la circulation des voyageurs vers ou depuis ces départements comme la ligne Pertuis-Cheval Blanc (au sud de Cavaillon) qui assurerait une liaison entre la vallée de la Durance (Manosque) et la vallée du Rhône (Avignon) sans passer par Aix-en-Provence et Marseille.

Les vallées alpines se trouvent aussi enclavées vers l'international avec l'absence de liaison ferroviaire vers l'Italie.

Ces lignes ne sont pas électrifiées et nécessitent des locomotives et des autorails à énergie carbonée ainsi que des trains à écartements adaptés ; l'écartement standard entre deux rails est de 1,435 m mais il existe en région des voies étroites dites voies métriques avec un écartement de 1 m (cas de la ligne Nice Digne St Auban).

1. 3. Un service de transport collectif routier et ferroviaire à structurer

A) Horaires et temps de trajets inadaptés :

Les lignes ferroviaires desservant le massif alpin sont des lignes uniques et les seuls points de croisement des trains sont les gares. La fermeture administrative et technique de certaines gares réduit de fait le nombre de croisements possibles entre les trains qui vont vers les Alpes et ceux qui en viennent avec un impact direct sur le temps de trajet.

L'absence de personnel dans les gares n'est pas remplacée par des systèmes automatiques de signalisation et d'aiguillage qui pourraient permettre la poursuite du service.

Les travaux de mise en sécurité des certains tronçons de voie ferrées ont reporté le transport ferroviaire de voyageur vers le transport routier sans pour autant avoir une utilisation optimale des transports en commun.

Par ailleurs, l'offre de transport ferroviaire ne semble pas correspondre aux besoins des usagers avec des horaires d'arrivée et de départ dans les villes « centres » non adaptées aux temps de

travail et aux ouvertures des services publics et au public, un temps de parcours souvent trop long, un problème d'accès aux gares avec un manque de places de parking, une absence de rabattement par des transports en commun vers les gares, une inadaptation des horaires entre les trains et les cars avec des temps d'attente trop longs.

Cela concerne l'ensemble des habitants de ces territoires pour accéder, aussi bien, aux services marchands, aux services de soins, qu'aux différents lieux de formation (lycées, universités, écoles, ...). Pour les étudiants, stagiaires, etc., un service de transport adapté, avec des aller-retours dans la journée permettraient de se rendre sur les sites de formation sans avoir à louer un logement sur place.

Il en va de même pour l'accès aux villes ou villages au bas, et dans les stations de montagne avec des horaires, des correspondances et des moyens de transports collectifs non appropriés pour permettre à des citoyens de « monter » dans les stations sans avoir à prendre la voiture.

B) Les autorités organisatrices de la mobilité, les lieux de concertation et les enquêtes ménage :

Le service de dessertes par autocars répond à un cahier des charges élaboré par l'autorité organisatrice de la mobilité gestionnaire du territoire concerné ; la Région pour ce qui concerne les lignes express régionales (LER) et les transports scolaires, les communautés de communes pour ce qui relève des trajets entre les communes dans son périmètre.

Le service des cars semble déconnecté du service ferroviaire. Cependant, en l'absence de lieux de concertation entre les autorités organisatrice de la mobilité et les usagers, comme les comités de lignes pour ce qui touche aux TER, il est difficile de faire remonter les revendications des voyageurs auprès des décideurs.

De même, l'abandon des enquêtes ménages, qui permettait de mettre en évidence les parcours domicile – travail et leurs intensités pour adapter les circuits de transports collectifs, ne permet plus d'avoir une vision globale des déplacements en région et de rendre cohérent les modes de transport avec les besoins, surtout après la période de mesures sanitaires qui a changé la donne en matière de déplacements en raison du développement du télétravail.

C) Des transports au service du développement économique local à (re)dynamiser :

Les transports collectifs doivent pouvoir contribuer au développement économique des territoires ruraux et alpins en participant :

- Au déplacement des employés entre leur domicile et leur lieu de travail ;
- A l'approvisionnement des entreprises et la livraison de leurs marchandises.

Les horaires de travail dans les entreprises ont beaucoup évolué ces dernières décennies avec des heures de début et de fin de journée beaucoup plus variées que dans les années 60. Les modes de déplacement en transport en commun domicile-travail semblent mal adaptés pour répondre aux besoins d'amplitude horaire plus importante le matin et en fin de journée avec des temps de trajets souvent trop longs pour faire préférer le transport collectif à la voiture. Il est nécessaire aujourd'hui de revoir la carte des offres de services pour mieux correspondre aux besoins de la société.

Concernant l'approvisionnement des entreprises, et le transport des produits transformés, la prise en charge se fait par la route, faute d'une proposition de service par le réseau ferré. Le Fret ferroviaire essentiellement utilisé pour le transport « massifié » de marchandises n'est pas adapté aux besoins de ces territoires. Cependant, il existait une offre de service dite du « wagon isolé », plus conforme aux demandes des entreprises locales, qui a été abandonnée par la SNCF. Une réflexion autour de la logistique et du fret est nécessaire pour répondre aux mieux aux exigences réglementaires de réduction des gaz à effet de serre et aux demandes de sécurité et de fiabilité du transport de marchandises.

Les gares ferroviaires, routières et les pôles d'échanges multimodaux, comme les bretelles d'autoroute, sont des infrastructures favorisant le développement d'activités économiques et de services à la population.

1. 4. Une politique régionale des transports qui s'impose aux entreprises de transports de voyageurs

En octobre 2019, l'adoption du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) a une douzaine d'objectifs, sur 68, relatifs aux transports, aux liaisons interrégionales et transfrontalières, et à la mobilité.

Il fixe des objectifs de réduction des consommations d'énergie primaire dans les transports de – 17% d'ici à 2030 et de -50% d'ici à 2050 (objectif 12), ainsi qu'une réduction des gaz à effet de serre de – 35% d'ici 2030 et de – 75%, à l'horizon de 2050 (objectif 21).

Les transports collectifs, qu'ils soient ferroviaires ou routiers devront s'adapter pour répondre à ces exigences.

En 2018, la Région avait adopté son Plan Climat, Une COP d'Avance, avec une centaine de mesures dont plusieurs concernent la mobilité. Parmi ces mesures, la mesure 2 s'applique à densifier l'offre de transport ferroviaire et routière et à développer des complémentarités entre le réseau des cars et des trains, la mesure 3 est relative au renouvellement et à la mise aux normes environnementale du parc de matériel roulant ferroviaire et routier régional, la mesure 5 vise à développer une intermodalité efficace, les mesures 12 à 14 concernent les nouveaux services de mobilité, les plans de mobilité des entreprises et l'information du grand public pour accompagner le changement des comportements.

Pour conclure :

La desserte des zones peu denses connectées à des sites d'intérêts patrimoniaux, touristiques et économiques, en relation avec une zone économique forte du Nord de l'Italie doit figurer parmi les enjeux majeurs de la politique régionale.

Le réseau routier secondaire est, pour certaines vallées et fond de vallées le seul lien avec l'ensemble du territoire régional, d'accès à la région AURA et à l'Italie. Ce réseau doit se mailler avec un réseau ferré et routier pour accéder aux métropoles régionales et à l'ensemble du territoire national et international.

L'amélioration de la ligne ferroviaire des Alpes en matière de dessertes nécessite d'avoir une vision globale de la mobilité dans les départements ruraux et alpins, dont les jonctions routières entre les vallées et les gares ferroviaires.

Il est nécessaire d'aborder la politique de déplacement dans sa globalité avec une approche multimodale favorisant l'intérêt général et prenant en compte les évolutions de la société à court et long termes, à travers, notamment des espaces de concertation et de coordination.

Plusieurs questions émergent de ces constats :

- Comment faire en sorte qu'il y ait un vrai service de dessertes maillant le territoire des fonds de vallées aux gares ferroviaires ?
- Comment pérenniser les expérimentations qui sont mises en place pendant les périodes hivernales pour aller dans les stations de ski, pour offrir un vrai service aux populations locales ?

Cependant, la crise du financement des transports en commun constitue un obstacle pour trouver des solutions pérennes, comme l'a expliqué SNCF Réseau qui réalise les travaux décidés par les financeurs que sont l'Etat et les collectivités territoriales et locales et qui a précisé que seule la rénovation à l'identique en termes de fonctionnalité est mis en œuvre et qu'il n'existe aucun projet de développement mis à part un projet de modernisation de la signalisation.

2. Propositions de préconisations

Fort de ces constats, des interrogations et des problématiques qui ont pu en émerger, le CESER émet un certain nombre de propositions qui sont regroupées en trois thématiques, non hiérarchisées dans la mesure où elles sont interdépendantes entre elles :

- Le schéma régional de la mobilité, multimodal ;
- Les infrastructures ferroviaires ;
- Les lieux de concertation.

2. 1. Le Schéma régional de la mobilité, multimodal

Les différentes auditions ont permis de mettre en évidence l'inadaptation des différents modes de transports (routier, ferroviaire) pour proposer des parcours continus efficaces, avec un manque flagrant de données chiffrées sur les déplacements des populations, pas seulement pour se rendre sur leurs lieux de travail mais aussi pour d'autres raisons (santé, loisirs, sports, ...).

A) Les enquêtes ménages élargies à d'autres thématiques que les trajets domicile-travail

Les enquêtes ménages permettaient d'identifier les flux et les modes de déplacement de la population entre leur domicile et leurs lieux de travail. Ces enquêtes, commandées par la Région ont été arrêtées il y a plus de 10 ans. Ce sont des enquêtes « lourdes » qui nécessitent du temps et qui sont coûteuses.

Cependant elles apportent de nombreuses informations qui permettent de planifier et d'organiser les modes de déplacement, les circuits de transports en commun et de penser aux infrastructures nécessaires à la circulation de ces personnes.

L'absence de ces données chiffrées est un handicap pour développer des réseaux et des moyens de transports collectifs répondant aux besoins.

Une partie de ces enquêtes a été confiée à des agences d'urbanisme qui ne travaillent que sur commande et sur leurs territoires de compétence.

Ces enquêtes ménages ne donnent qu'une vision partielle de déplacements au sein du territoire régional. Il serait opportun, dans une région aussi touristique que l'est Provence-Alpes-Côte d'Azur que les déplacements touristiques, hiver comme été, soient pris en compte dans ces études.

Le CESER souhaite que les « enquêtes ménages » et leurs pendants origine-destination pour le fret soient reprises avec une ouverture aux déplacements touristiques afin d'avoir des données chiffrées sur la densité et les flux de déplacements, pour prévoir des infrastructures et une offre de transports adaptées.

B) Amélioration de la connaissance de l'offre de transport tout mode confondu

Par les différentes lois relatives aux transports, et aux compétences transférées aux collectivités, le territoire régional comprend plusieurs « Autorités organisatrices de la mobilité » (AOM). La Région coordonne les « trains express régionaux » et les « lignes express régionales » ainsi que les transports scolaires pour les collèges et lycées.

Il a été relevé que même sous une seule AOM il n'y avait pas suffisamment de concertation entre les opérateurs et l'AOM pour présenter des offres de trajets continus dans le temps. Il apparaît parfois des temps d'attente trop longs entre les modes de transport.

Il est important aussi de compter sur les réseaux et les fiches horaires des transports des AOM des communes et communautés de communes qui sont des relais nécessaires et des modes de rabattement des voyageurs vers les « ter » et les « ler » pour aller au-delà de leur territoire.

Dans le cadre de l'optimisation des temps de trajets il pourrait être proposé de revoir certaines fiches horaires et de limiter le nombre d'arrêts sur certaines communes comme Gap avec des systèmes de rabattement en transports urbain vers ce point de prise en charge. Il s'agirait tout d'avoir un pôle d'échange multimodal opérationnel.

Pour y remédier, le CESER propose qu'une étude des fiches horaires tout mode de transport confondu (car, et trains) et des temps de parcours soit lancée pour optimiser les trajets et les temps de parcours et éviter les doublons (cars et trains) avec un comité de pilotage élargi aux différentes AOM et aux associations d'usagers, par territoire.

C) Elaboration d'un schéma régional de la mobilité, tout mode confondu

Les enquêtes ménages élargies à d'autres thématiques comme les déplacements touristiques et l'enquête sur l'optimisation des temps de trajets et de parcours devraient déboucher sur un schéma régional de mobilité prenant en compte tous les modes de déplacements, dont les transports routiers, ferrés, logistiques, doux et alternatifs.

Ces documents pourraient être complétés par une étude des « points noirs », des zones de ralentissement, d'une offre de trains semi-directs ou directs évitant la multiplication des arrêts en zone urbaine dense par exemple déjà desservies par des moyens locaux (par exemple, éviter que le train venant de Briançon fasse toutes les gares entre Aix-en-Provence et Marseille).

Le CESER demande l'élaboration de ce schéma qui pourrait se réaliser en plusieurs étapes avec une priorité sur les déplacements des vallées alpines.

D) Ouverture des fonds de vallées

Les fonds de vallée sont souvent les parents pauvres des déplacements collectifs en dehors des fonds de vallée bénéficiant d'infrastructures pour des activités de pleine nature ou de ski ou ayant un attrait touristique fort.

A l'heure du développement de moyens de télécommunication permettant la délocalisation des activités professionnelles, notamment du tertiaire, et d'un regain d'une partie de la population vers un cadre de vie plus en adéquation avec leurs envies, le déploiement de mode de transport collectif peut devenir une solution pour l'accueil de nouveaux habitants.

Le CESER demande que soit étudié la faisabilité de créer des réseaux de mode de transports collectifs adaptés aux besoins des populations de ces fonds de vallées vers des pôles d'échanges multimodaux conformément à l'avis du conseil national de la montagne, repris dans le CPIER.

E) Introduction de l'obligation des réseaux de transports collectifs dans tout projet de développement ou de densification urbaine

Lors de projets de développement ou de densification urbaine la problématique du transport et du transport collectif n'est pas systématiquement prise en compte, pouvant induire à court ou moyen termes des perturbations de trafic.

Dans des pays comme l'Allemagne, tout nouveau quartier doit s'accompagner d'un plan de déplacement adapté.

Le CESER propose que dans les documents d'urbanisme soit mentionnée l'obligation de prévoir des moyens de transports en commun adaptés. Le SRADDET pourrait être un moyen de transmettre cette exigence d'avoir accès à un transport collectif à moins de 500 m de toute habitation, en zone urbaine.

2. 2. Les infrastructures ferroviaires : remise à niveau, entretien, (ré)ouverture, création

A) Mise à niveau et mise en sécurité des lignes existantes fréquentées par les voyageurs

Les lignes ferroviaires desservant les territoires ruraux et les vallées alpines comportent de nombreux ouvrages qu'il convient de remettre à niveau pour pouvoir assurer un service quotidien en toute sécurité et à une vitesse conforme aux exigences de déplacement.

Un programme de confortement des grands ouvrages et des voies sur les lignes Nord-Sud et Est-Ouest de l'étoile de Veynes a été élaboré par SNCF Réseau.

Le CESER soutient ce programme d'investissement pluriannuel essentiel au maintien du service ferroviaire entre Marseille et Grenoble et entre Valence et Briançon, sans oublier l'entretien des voies ferrées des autres petites lignes d'intérêt régional comme les liaisons Nice – Tende et Nice – Digne, ou encore Marseille – Miramas par la côte bleue.

B) Modernisation, automatisation des équipements vétustes (aiguillages, signalisation)

Les lignes à voie unique des Alpes souffrent de la vétusté des aiguillages et de la réduction de personnel affecté dans les gares qui limitent la vitesse en entrée et sortie de gares et diminuent les points de croisement des trains.

Pour faciliter et augmenter les points de croisement des trains, réduire les distances de freinage en entrée de gare et permettre une reprise plus rapide de la vitesse en sortie de gare, le CESER demande la modernisation de toutes les aiguilles et l'automatisation de la signalisation sur l'ensemble de ces lignes.

C) Ouverture ou réouverture de gares, de haltes ferroviaires ou de lignes pour les voyageurs

Les gares et les haltes ferroviaires sont des portes d'entrée aux services ferroviaires, accès au service de billettique, accès aux quais et aux trains.

L'ouverture ou la réouverture de ces points d'entrée doit faire l'objet d'une étude préalable pour en évaluer la faisabilité et l'intérêt au regard de la population, de l'évolution démographique, du bassin d'emplois et de projets de développement économique ou de pôle multimodal, et de l'organisation du service ferroviaire.

Le CESER souhaite que ces études soient faites dans le cadre de projets de territoires en cohérence avec les projets de développement au niveau départemental et régional.

D) Ouverture ou réouverture de lignes existantes aux services de voyageurs

Il s'agit, soit d'utiliser des lignes existantes utilisées pour le FRET et non ouverture au service de voyageurs, soit de rendre accessibles aux voyageurs des lignes actuellement non utilisées par des voyageurs et non déclassées.

Dans les deux cas, sans entrer dans le débat de l'interprétation du décret Bussereau, il faudrait faire des travaux pour supprimer tous les passages à niveau. Le montant de ces travaux est souvent très important.

Cependant, qu'il s'agisse de la ligne Pertuis- Cheval Blanc, utilisée actuellement pour le FRET, ou la ligne Gardanne-Carnoules, utilisée épisodiquement par l'armée jusqu'en fin décembre 2020, l'ouverture de ces lignes aux voyageurs permettrait de désengorger certains axes routiers en direction d'Aix-en-Provence ou de Marseille.

Le CESER voudrait que la question de l'utilisation ou non de ces lignes relevant d'une stratégie de déplacement fasse l'objet d'une étude et d'une procédure d'enquête publique qui permette à la population de s'exprimer.

E) Amélioration du réseau alpin pour la circulation du FRET : le cas du col de la Freissinouse

Les voies ferrées des Alpes sont soumises aux reliefs montagneux que l'ensemble des ouvrages d'art ne peut pas complètement supprimer. Aussi, en certains points, les lignes ferroviaires suivent le dénivelé avec un pourcentage de pente plus ou moins important.

C'est le cas pour le passage du col de la Freissinouse dont la déclivité est de 2,5 %. Ce qui nécessite l'usage de deux locomotives pour acheminer les trains de marchandises, et augmente les coûts de transport.

Un contournement de ce col serait techniquement possible. Le CESER souhaite qu'une étude de faisabilité technico-économique de ce contournement soit lancée afin d'améliorer la circulation du fret entre Briançon, Gap et la vallée du Rhône en passant par Die.

F) Liaisons ferroviaires avec l'Italie pour accéder aux réseaux grande vitesse vers l'Europe

Briançon se trouve à 15 km de la frontière italienne, à 32 km de la ville italienne de OULX et à 45 km de la ville de Bardonnèche (Italie) où se trouvent des gares TGV vers Chambéry-Lyon-Paris et qui donne accès aux lignes à grande vitesse du Nord de l'Italie (Turin, Milan, ...). Briançon est à 109 km de Turin et à 115 km de Grenoble.

La route nationale entre Briançon et Oulx est très fréquentée par les camions tout comme l'est la départementale qui relie Barcelonnette à Coni en Italie. Avec les difficultés du passage du col de Montgenèvre et du col de Larche en plein hiver et des restrictions de circulation pour des poids lourds.

Du fait de la proximité de l'Italie et d'un potentiel économique important, de la densité du trafic routier sur ces petites routes, de l'intérêt de préserver le patrimoine naturel, de diminuer l'impact des gaz à effet de serre, il apparaît opportun de lancer une étude de faisabilité sur les moyens de mieux répondre aux exigences d'aujourd'hui.

Le CESER demande que soient étudiées les différentes possibilités pour les vallées alpines de relier l'Italie dans des conditions de temps, de sécurité et de préservation de l'environnement en phase avec les contraintes réglementaires actuelles. Parmi les propositions, il est souhaité que le percement d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre soit réétudié en fonction d'une actualisation des données économiques et d'aménagement du territoire, tant pour les voyageurs que pour les entreprises permettant de rejoindre Oulx (gare TGV), et pour les entreprises avec une partie Fret vers l'Italie.

2. 3. Les lieux de concertation

Les lieux de concertation et les instances de dialogue sont nécessaires pour avoir un échange entre la population et ses représentants, les Autorités organisatrices de la mobilité, les décideurs politiques, et les opérateurs. Ces dernières années des lieux de concertation comme les comités de lignes ont été supprimés.

A) Réactivation des comités de lignes ou de partenaires

Les comités de lignes étaient organisés par la région et la SNCF pour échanger avec les usagers et les associations d'usagers sur des tronçons de lignes « ter ». Ces réunions avaient aussi pour objectifs d'informer la population sur les travaux en cours et à venir et sur les modifications des offres de transport (modification des horaires et des arrêts)

Les transports collectifs ne sont pas seulement des trains, et il serait intéressant d'associer d'autres AOM pour avoir une vision plus globale du transport collectif sur un territoire concerné.

Le CESER propose, dans un premier temps, de réactiver ces comités de ligne qui doivent être un véritable lieu d'échange et de concertation avec les usagers, et, dans un second temps d'y associer d'autres AOM sur des territoires définis.

B) Création d'une instance de dialogue de la mobilité

La Région SUD Provence-Alpes-Côte d'azur a souhaité ouvrir à la concurrence des lignes « ter » sur une partie de son territoire. Il existe donc plusieurs opérateurs pour le transport ferroviaire de voyageurs.

Le CESER propose profiter de l'arrivée de ce nouvel opérateur pour créer une instance de dialogue à l'image du comité des partenaires qui était prévu par la loi. Celui-ci regrouperait la Région, les opérateurs du transport routier et ferroviaire de voyageurs, des associations d'usagers, les représentants de la société civile afin de travailler sur les temps de correspondance, sur les cadencements et sur les doublons « fer-route ».

Conclusion

Les territoires ruraux et alpins, peu denses, font face à un double handicap, un manque d'entretien des infrastructures ferroviaires induisant un très important programme de travaux avec des fermetures temporaires de ligne, pour remettre le réseau en état, et une offre de mobilité en transports routiers et ferroviaires mal adaptée aux besoins de la population (jeunes, salariés, seniors), des entreprises et des stations de montagne.

La recherche systématique du volume a conduit les pouvoirs publics et les entreprises publiques comme la SNCF à baisser le niveau des offres de service sur ces territoires, tout en intervenant de façon importante sur la frange littorale (achat de matériel roulant neuf, moins polluant, augmentation des fréquences, ...).

Dans un contexte d'augmentation de la population et de reconquête de ces territoires, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'organisation de la mobilité dans les territoires peu denses, il devient nécessaire d'ouvrir la perspective d'un changement d'orientation et de définir un véritable plan « Marshal » de la mobilité multi modes ainsi qu'une réponse appropriée pour le transport de fret des entreprises de ces départements.

Les réponses appropriées pour une région attractive et exemplaire en termes d'offre de services avec du matériel répondant aux normes environnementales ne pourront être apportées qu'après avoir quantifiée l'ensemble des besoins de ces territoires par des enquêtes et études de terrain associant les différents acteurs, et la population dans des espaces de concertation et de dialogue.

Les recommandations du CESER vont dans ce sens.

Annexes

Extrait du rapport de la délégation à la prospective du Sénat.

Les huit scénarios à décliner sur les espaces peu denses :

1) La mobilité rêvée :

« Scénario idéal » : dans les territoires attirant une nouvelle population profitant des opportunités du télétravail, menant des politiques volontaristes de diversification des mobilités habitées par des liens sociaux forts et l'envie des habitants de s'orienter vers des mobilités plus partagées, on peut anticiper un essor de formes très variées et complètes de solutions de mobilité qui, du coup, renforceront encore l'attractivité de ces territoires. La combinaison des trois paramètres est pus difficilement envisageable dans les zones très peu denses, mais n'y est pas impossible. Ce scénario offrirait à chacun une grande autonomie dans les possibilités et pratiques de mobilité.

2) Chacun son mode :

Ce scénario reposerait toujours sur une dynamique démographique favorable à une arrivée dans les zones peu denses d'une population anciennement urbaine, à pouvoir d'achat relativement élevé, combinée à une politique publique volontariste. En revanche, dans ce scénario, on pourrait envisager un modèle résidentiel « à l'américaine » marqué par le « chacun chez soi » et la relative faiblesse des liens de proximité entre habitants d'un même territoire. Dans une telle situation, les solutions nouvelles de mobilité pourraient avoir du mal à trouver leur public et la domination du véhicule individuel pourrait être conservée, sauf pour des groupes spécifiques : jeunes, personnes âgées sans solution motorisée, pour lesquels une politique publique forte permettrait cependant de pallier ce manque.

3) La montée en puissance :

Un 3ème scénario est envisageable : celui marqué par l'arrivée de nouvelles populations dans les espaces peu denses, mais l'absence de volonté politique locale d'encourager des mobilités alternatives, que cela soit par contrainte (manque de ressources financières) ou par manque d'acculturation et de connaissance des élus sur ce sujet. En présence d'un désir fort des usagers de la route et des transports de faire évoluer leurs pratiques de mobilité, une offre alternative pourrait se mettre en place à partir d'initiatives associatives, voire d'entreprises offrant de nouveaux services grâce à des technologies nouvelles astucieuses, possibles même dans le très peu dense. La pérennisation des initiatives nécessitera toutefois une montée en puissance des soutiens publics et une forte coordination avec les initiatives publiques existantes restera indispensable. Dans ce scénario, la transition vers de nouvelles mobilités partira largement de la base et des usages.

4) La stratégie du wagon de queue :

Ce scénario reposerait toujours sur un engouement des Français pour habiter les espaces peu denses et l'absence de politiques publiques structurantes de mobilités alternatives dans ces territoires. Si dans ce contexte, un lien social fort entre habitants, historiques comme nouveaux, ne se noue pas, la diversification des mobilités n'aura pas lieu et la seule manière de bénéficier de services supplémentaires dans les espaces peu denses, alternatifs au véhicule individuel, serait de se raccrocher aux systèmes de mobilité existant dans les agglomérations les plus proches. Il serait probablement préférable dans ce contexte que la

compétence mobilité soit exercée de manière déléguée à une entité à périmètre géographique large. Dans ce scénario, la possibilité de bénéficier de services nouveaux passera par le raccordement à des solutions externes au territoire ou existant à l'échelle supérieure, par exemple celle de la région, où en se rattachant au bassin de mobilité pertinent.

5) La transition organisée :

Dans les scénarios suivants, on envisage une relative stabilité des dynamiques démographiques des espaces peu denses et des espaces denses. La crise de la Covid-19, dans ces scénarios, n'aurait été qu'une parenthèse ne remettant pas en cause les choix résidentiels des Français. Le 5ème scénario postule donc l'absence de ruée vers les campagnes, mais l'adoption de politiques publiques de mobilité ambitieuses, visant à enrichir le panel des solutions offertes aux habitants des espaces peu denses, ainsi qu'une envie de mobilités partagées qui pourrait être suscitée ou renforcée par des expérimentations réussies, par exemple dans le domaine du covoiturage ou du transport solidaire. Dans ce scénario, la transition vers un modèle utilisant moins la voiture de manière purement individuelle s'opérerait dans nos campagnes, malgré les difficultés, notamment de financement.

6) L'échec :

Le 6ème scénario est nettement moins positif. Il combinerait l'absence de dynamique démographique des espaces concernés, une volonté politique forte de faire avancer la question des mobilités, mais une absence d'appropriation de nouveaux modes, de volonté de changer leurs habitudes de la part des habitants ou de modèle économique pour le faire. La volonté politique serait vite confrontée au mur des réalités budgétaires et il est probable que les premières expérimentations soient vite abandonnées. C'est le scénario de l'échec.

7) Rien de neuf :

Ce scénario combinerait pour sa part absence de dynamique démographique, absence de volonté politique et absence d'appropriation des nouveaux outils de mobilités partagées par les habitants. Autant dire qu'il n'ouvre aucune perspective autre que celle de l'attente de ruptures technologiques : véhicules autonomes, petits véhicules électriques, vélomobiles. C'est le scénario de l'immobilité par rapport à la situation actuelle d'un territoire mais surtout cela pourrait devenir le scénario du pire. Si l'absence de service de livraison à domicile ou de point relais proche persiste, l'attractivité du territoire pourra en pâtir très fortement tant la dynamique en faveur du commerce en ligne est forte et devrait continuer de progresser. Il pourrait en aller de même si la dépendance à la voiture individuelle persiste et que le territoire ne s'inscrit, ou n'arrive pas à s'inscrire, dans une dynamique de transition et de transformation du modèle de déplacement qui prévaut en son sein car l'on constate déjà les premiers signes d'un « désamour de la voiture ».

8) L'autogestion :

Le dernier scénario serait marqué par l'absence de dynamique démographique forte et de volonté politique d'investir dans les nouvelles mobilités, mais l'existence d'initiatives locales certes timides mais pas inexistantes. C'est le scénario de l'autogestion des mobilités locales, qui peut fonctionner à très petite échelle, y compris dans les espaces très peu denses. Ce scénario suppose la mise à contribution de bénévoles et des services non marchands rendus entre habitants, par exemple à travers du transport solidaire et des prêts de véhicules, ou l'utilisation de services offerts par des opérateurs privés, le cas échéant s'appuyant sur des technologies innovantes. Ce scénario paraît particulièrement adapté aux espaces très peu denses.

Ces 8 scénarios pourraient se déployer sur le territoire français selon les caractéristiques propres à chaque espace. Certains espaces ruraux peu dynamiques sur le plan démographique pourraient ainsi compenser leurs difficultés objectives par une mobilisation forte des responsables politiques locaux ainsi que de la population pour ne pas dépendre exclusivement de la possession d'un véhicule individuel (scénario 5). À côté, un territoire en croissance démographique pourrait lui ne pas du tout innover, sans envie des habitants et sans mobilisation des pouvoirs publics (scénario 4). Les politiques de mobilité du quotidien ayant vocation à être fortement territorialisées, des chemins très différents pourront être pris par chaque communauté de communes ou chaque bassin de mobilité. Les territoires moteurs pourraient cependant jouer le rôle de précurseurs, ouvrant la route à d'autres, peut-être plus frileux ou dubitatifs au départ.

SRADDET : des objectifs liés aux problématiques du transport et de la mobilité en région.

Ligne directrice 1 : « Renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional »

Axe 1 : « Renforcer le rayonnement du territoire et déployer la stratégie régionale de développement économique »,

Orientation 1 : « un territoire connecté et plus accessible au niveau national, européen et international » ;

Objectif 3 : « améliorer la performance de la chaîne logistique jusqu'au dernier km, en favorisant le report modal »,

Orientation 3 : « la dimension européenne de la Région confortée au cœur du bassin méditerranéen, des projets collaboratifs renforcés avec les territoires frontaliers »,

Objectif 7 : « consolider les liaisons entre les territoires limitrophes et renforcer l'axe méditerranéen »,

Axe 3 : « conforter la transition environnementale et énergétique : vers une économie de la ressource »,

Orientation 2 : améliorer la qualité de l'air et contribuer au développement de nouvelles pratiques de mobilité »,

Objectif 22 : contribuer au déploiement de transports propres et au développement des nouvelles mobilités »,

Objectif 23 : faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables »,

Ligne directrice 2 « maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau.

Axe 2 : « Mettre en cohérence l'offre de mobilité et la stratégie urbaine »

Orientation 1 : « une intermodalité simplifiée pour faciliter la vie du voyageur »,

Objectif 40 : « renforcer la convergence entre réseaux et services, en lien avec la stratégie régionale »,

Orientation 2 : une offre de transport adaptée, simplifiée et performante pour tous et pour tous les territoires »,

Objectif 41 : « déployer des offres de transports en commun adaptés aux territoires, selon trois niveaux de d'intensité urbaine »,

Objectif 42 : « rechercher des complémentarités plus étroites et une meilleure coordination entre dessertes urbaines, interurbaines et ferroviaires »,

Objectif 43 : « accompagner les dynamiques territoriales avec des offres de transports adaptées aux évolutions socio démographiques (en cohérence avec la stratégie urbaine régionale) »,

Orientation 3 : « infrastructures : des réseaux consolidés, des pôles d'échanges hiérarchisés »,

Objectif 45 : « arrêter un schéma d'itinéraires d'intérêt régional (SIIR) contribuant à un maillage performant entre les polarités régionales »,

Objectif 46 : « Déployer un réseau d'infrastructures en site propre couplées à des équipements d'accès et de stationnement en cohérence avec la stratégie urbaine régionale ».

Ligne directrice 3 : « conjuguer égalité et diversité pour des territoires plus solidaires et accueillants ».

Axe 3 : « développer échanges et réciprocité entre territoires »

Orientation 1 : « des atouts diversifiés, des interdépendances, des coopérations »,

Objectif 66 : s'accorder sur une stratégie cohérente des mobilités avec les AOMD et définir les modalités de l'action »,

Orientation 2 : connaissance, solidarités et dialogue comme leviers de la coopération »,

Objectif 68 : « rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs ».

Remerciements

Le Rapporteur tient à exprimer ses remerciements à tous les partenaires ou organismes qui ont accepté de répondre aux questions du CESER, et qui par leur contribution, ont éclairé notre réflexion.

Didier LONG, Président de l'Union des Entreprises (UDE) des Alpes de Haute Provence et Directeur des transports BREMOND

Yann PELLEGRIN - responsable de la Société des Cars Alpes Littoral (à GAP)

La SNCF Réseau représentée par :

Valérie DURAND, Directrice des relations territoriales TER – Coordination régionale adjointe SNCF

Vincent GUAZZI – directeur d'unité opérationnelle TER – Direction des lignes EST

Patrick LARMINAT, directeur du pôle « prospective », émergence et maîtrise d'ouvrage (grands chantiers)

Cécile TRIOLLE – directrice de projet sur les lignes de desserte fine du territoire

Vincent TINET - Chef de pôle Mobilités à l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Marseille (AGAM)

Nicole TAGAND pour l'association de l'Etoile de Veynes (04) ;

Alexandra POURROY pour l'association Mobil Hautes Alpes (05) ;

Jean-Michel PASCAL pour la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, association de consommateurs agréée) pour le 06.

Explications de vote

1^{er} Collège

Michel HENRY

2^{ème} Collège

Philippe COTTET

3^{ème} et 4^{ème} Collèges

Serge DAVIN

Intervention de Michel HENRY au nom du 1^{er} Collège

La desserte ferroviaire et routière par les transports en commun des vallées alpines suscite de nombreuses critiques. Le trafic routier individuel est lui aussi de plus en plus difficile notamment autour de Gap.

L'avis sur ce sujet a fait l'objet de remarques de conseillers du 1^{er} collège qui n'ont pas toutes été retenues.

Premièrement, considérer que les modes sont échangeables entre eux sur décision politique est un raccourci coupable, ils sont différenciés par :

- Le cout complet (infra et usage) des transports collectifs (fret et passagers) sont largement pris en charge par l'impôt entre 60 et 70% au minimum qu'ils soient publics ou dans une moindre mesure privée.
Les transports individuels ne sont pris en charge par la collectivité que pour l'infrastructure.*
- Les modes sont caractérisés par leur massification, un taux d'occupation minimum est requis pour assurer un fonctionnement économiquement raisonnable.*
- L'impact sur l'environnement de chaque mode doit être mesuré par passager transporté notamment pour que l'on puisse affirmer que le train est moins polluant que la voiture.*

Deuxièmement, nous avons évoqué à plusieurs reprises l'absence de données de fréquentation et le manque d'études sur la demande. Les études « origines destination » fret et passagers dans la Région sont très anciennes et doivent être un préalable à tout choix de mode.

Nous sommes favorables, comme cité dans l'avis, au financement par la Région d'une étude sur l'état de la demande de transport fret passagers et de divers scenarii du meilleur choix modal.

Troisièmement, concernant les projets qui permettent d'améliorer la desserte des vallées Alpines nous préconisons

- La mise en place de la liaison routière rapide entre Tallard et Grenoble via Lus la Croix Haute ;*
- La refonte de la signalisation notamment embarquée sur la ligne des Alpes et la réhabilitation des ouvrages.*
- La mise en œuvre d'une politique d'usage d'énergie moins carbonées dans les transports collectifs (hydrogène, biocarburants, etc.)*
- La coordination efficiente des horaires entre modes, notamment transports en commun ; routiers et ferroviaires*
- Une simplification/diminution des Autorité Organisatrices des Mobilité : AOM ;*

Nous sommes réservés sur le percement de Montgenèvre solution couteuse et inadaptée.

Pour le train des Pignes de très gros efforts de gestion doivent être entrepris notamment dans les couts d'exploitation et de maintenance, le cout du passager transporté est trop important.

En revanche la section Nice/Plan du Var, mérite des investissements. Nous suggérons d'étudier un projet de 3eme rail en largeur normale avec connexion au tramway de Nice.

Quatrièmement, il nous paraît qu'une meilleure gestion des interfaces entre modes en n'oubliant pas les nouveaux usages (modes dit doux, covoiturage, minibus locaux à la demande, etc.) serait immédiatement efficace.

Des mesures de meilleure exploitation de l'infrastructure existante ont montré leur efficacité, elles doivent être privilégiées, par exemple la voie réservée aux autobus entre Marseille et Aix.

Pour le ferroviaire, la maintenance/réhabilitation correcte des infrastructures par SNCF RESEAU notamment sur Marseille-Briançon et la Roya, sont indispensables.

Les insuffisances de l'opérateur SNCF constatées, devraient inciter à la mise en concurrence de l'opérateur sur la ligne des Alpes.

Ces considérations posées le 1^{er} collège votera l'avis

Intervention de Philippe COTTET au nom des Groupes CGT, FSU et Solidaires (2^{ème} Collège)

La question des transports est une préoccupation qui occupe une place importante dans la société. Cette dernière devient plus prégnante dans les zones peu urbanisées comme celles du massif alpin.

Ce territoire qui représente 50% de de la Région, affiche une offre de service, qu'elle soit routière ou ferroviaire, inadaptée aux besoins de la population et aux entreprises. Pire, du dire de tous, la situation se dégrade et ce quel que soit le mode de transport.

Lors des auditions, un sentiment d'abandon a été exprimé par les habitants de ces territoires qui n'ont même plus la possibilité de mettre en avant leurs besoins lors de réunions de concertation (les Comités de Lignes par exemple ne sont plus réunis).

Au regard de l'analyse de la situation, on peut parler de défaillance des autorités politiques et des entreprises publiques. Même si une remise à niveau des infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires, est en cours, aucune prospective d'avenir n'est envisagée en matière de politique des transports pour ces territoires.

Coté SNCF, la conception de massification qui prévaut a eu des conséquences tant sur le transport de marchandises que celui des personnes. L'entreprise publique a tourné le dos à ses orientations originelles qui étaient de gommer les inégalités en assurant les recettes sur les tronçons les plus utilisés pour équilibrer les autres.

De ce point de vue, on peut s'inquiéter des conséquences de la privatisation d'une partie la plus « rentable » du réseau régional sur l'équilibre financier de l'opérateur historique mais aussi des conséquences négatives sur les budgets de la région si l'on veut maintenir une offre équivalente.

L'avis montre pourtant la nécessité, de redynamiser les services publics en mettant en œuvre une politique d'investissements qui prenne en compte le besoin des populations ainsi que les enjeux environnementaux et économiques.

L'avis fait nombre de propositions de nature à permettre d'atteindre cet objectif. Nous les partageons.

Mais cela nécessiterait d'écouter les points de vue des usagers en s'appuyant sur des lieux de concertation, intégrant la société civile organisée, comme la loi l'avait prévu avec les comités des partenaires.

L'avenir de ces territoires exige de porter une vision et de mettre en place des politiques et des projets volontaristes et structurants tant en termes d'infrastructures adaptées, de complémentarité des modes de transport que d'une offre de service ferroviaire de haut niveau tant pour le transport des personnes que des marchandises.

Les propositions de l'avis peuvent y contribuer.

Les groupes CGT, FSU et Solidaires voteront l'avis.

Intervention de Serge DAVIN au nom des 3^{ème} et 4^{ème} Collèges

Nous tenons à souligner l'importance de la réflexion et la qualité de l'avis proposé sur un sujet où la moitié des départements de la région et 50% du territoire régional sont concernés.

Quant à la société civile, on doit considérer que les citoyens expriment très souvent une lassitude, une exaspération, voire une colère en constatant depuis longtemps que sur un sujet complexe, en raison de la multiplicité des acteurs et de l'émiettement des attributions et des responsabilités, rien n'avance.

La Région est sans doute la mieux placée pour faire émerger, par l'indispensable concertation, une vision globale et cohérente des mobilités dans l'espace régional. Faute de quoi et malgré les propositions du CESER, la situation de blocage ne pourra que perdurer.

Nous observons que le diagnostic est pertinent sur les insuffisances actuelles et les propositions nombreuses,

Mais elles supposent qu'une volonté politique forte, durable, indépendante des options politiques institutionnelles ou personnelles mais prenant en compte l'intérêt général régional se dégage. C'est la condition préalable et indispensable pour que la desserte des vallées alpines puisse enfin s'améliorer, au bénéfice d'ailleurs de l'ensemble régional auquel, elles appartiennent., faut-il le rappeler. Les 3^{ème} et 4^{ème} collèges observent que les propositions de l'avis vont dans ce sens, y compris sur l'association des usagers et des citoyens.

C'est pourquoi nous voterons l'avis, en insistant sur le fait que la desserte des vallées alpines concerne bien toute la Région, dans toutes ses attributions et dimensions (tourisme, industrie, emploi...)

Les 3^{ème} et 4^{ème} Collèges voteront l'avis.



27, Place Jules Guesde - CS 80255 - 13235 Marseille Cedex 02
Téléphone : 04 91 57 53 00

e.mail : ceser@maregionsud.fr
Site web: www.ceserpaca.fr
Site Newsletter : ceser@regionpaca.com