

CONTEXTE

Présentation du territoire et problématique

Les Régions, autorités organisatrices des transports d'intérêts régionaux, ont mis en place sur chaque ligne ferroviaire une structure de concertation : le comité de ligne. Cette instance doit rassembler les différents acteurs liés à la voie ferroviaire sur un territoire : associations d'usagers (nationales ou locales), personnel du Transport ferroviaire, SNCF et Réseau Ferré de France, élus locaux (Communauté de communes ou communes), services techniques de la Région et des élus régionaux, ainsi que les AOTU¹ des deux PTU² concernés... Or, dans nombre de cas, le comité de ligne ne dispose que de peu de reconnaissance et n'exerce pas pleinement son rôle de concertation et de coordination.

Le comité de ligne Grenoble-Chambéry agit donc sur un territoire comprenant ces deux agglomérations et la vallée du Grésivaudan (constituée en Pays). Cette vallée située entre deux pôles urbains majeurs des Alpes a elle-même connu une croissance démographique importante pour être aujourd'hui une zone largement péri-urbaine.

Initiateur

L'initiateur de cette démarche est le conseil régional Rhône-Alpes, qui a mis en place ces comités de ligne selon un fonctionnement le plus participatif possible. Le comité est présidé par M. Francis GIMBERT, élu local au conseil régional, qui apporte le poids nécessaire pour dynamiser le comité.

OBJECTIFS

- Faire remonter les attentes et besoins des usagers.
- Informer et consulter les acteurs sur les projets de la Région en matière d'offre ferroviaire.
- Se concerter entre différentes AO : Etat (SNCF notamment) région, département...

Plus globalement, les comités de lignes sont des espaces de concertation et de dialogue entre toutes les parties impliquées dans le transport régional de voyageurs.

LE PROJET

Fonctionnement

Le comité de ligne est avant tout un espace d'écoute et de concertation. Il ne dispose pas de pouvoir de décision, toutefois il peut émettre des avis importants qui seront suivis. En effet la bonne représentation de tous les acteurs concernés donne du poids à ces avis, vis à vis des décisions prises par le conseil régional (décideur final en matière de transports ferroviaires régionaux).

Les séances débutent par la présentation des résultats en terme d'évaluation et en terme prospectif, puis les discussions sont ouvertes.

Résultats

Avec au moins deux réunions par an, cette concertation au sein du comité de ligne Grenoble-Chambéry a permis plusieurs réalisations : fermeture de certaines gares pour accroître la vitesse commerciale des trains, ouverture de nouvelles gares pour desservir plus efficacement le territoire et décongestionner les deux pôles urbains.

Avec les deux autres lignes la desservant, l'agglomération grenobloise a connu une hausse de l'offre de 35% et une poussée de la demande de 105%, ce qui montre que cette augmentation de l'offre a

¹ AOTU; autorité organisatrice des transports urbains

² PTU: périmètre de transports urbains, ici Grenoble et Chambéry.

Le maître d'ouvrage
Région Rhône-Alpes

Le maître d'oeuvre
Le comité de ligne Grenoble-
Chambéry
Président: Francis GIMBERT
francis.gimbert@wanadoo.fr

Les partenaires impliqués dans le comité:

- la SNCF
- RFF
- la Région: élus et techniciens
- les départements concernés
- les AOTU concernées
- les élus locaux: communes et communautés de communes
- les associations d'usagers, de consommateurs et d'étudiants
- les personnels de la SNCF

Budget de fonctionnement :

Le comité n'a pas de budget en propre, toutes les réunions sont organisées par la Région qui prend en charge toutes les dépenses du comité.

été étudiée pour répondre à de vrais besoins, tant en terme de quantité et fréquence que de qualité (intermodalité, confort...)

DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Si l'intérêt des associations d'usagers et des personnels de la SNCF s'est manifesté dès le départ et ne se dément pas aujourd'hui, il apparaît que l'intérêt des élus locaux est plus variable. Il semble que cette difficulté soit une constante dans de nombreux comités de ligne.

FACTEURS DE RÉUSSITE

- Les partenaires sont sans doute plus facilement mobilisable du fait du dynamisme du Département de l'Isère en matière de Transport.
- Réelle motivation et impulsion de la part du conseil régional pour parvenir à un processus participatif.

IMPACTS

Les impacts sont positifs. Les jeux d'acteurs sont renforcés et les interactions sont plus fréquentes. Cette dynamisation du réseau d'acteurs locaux crée des conditions encore améliorées tant pour la concertation que pour la réalisation des projets sur la ligne.

LIMITES ET PERSPECTIVES

Certaines limites tiennent au fait que le comité ne dispose pas d'un pouvoir de décision. La ligne Grenoble-Chambéry est aujourd'hui saturée en partie à cause de la signalisation archaïque de la voie et de l'absence d'électrification de la ligne. Or les décisions de rénovation ou d'amélioration ne peuvent être prise que par les décideurs, Région ou RFF, car cela engage des fonds importants.

Ensuite, les acteurs ne sont pas totalement satisfait de ces structures de concertation, car pour chaque nouveau projet, les modalités de financement doivent être rediscutées. La Région mène une réflexion sur des structures où les équilibres financiers et de pouvoir seraient définis et fixés définitivement lors de la création de la structure. Cela suppose que l'ensemble des acteurs acceptent de sortir des considérations locales et individuelles pour privilégier la mutualisation. Ces structures de type syndicat mixte seraient compétentes pour le développement de l'offre, la tarification, la billettique, l'intermodalité...

La principale perspective pour la ligne est le cadencement qui est en train d'être mis en place sur l'ensemble de la Région Rhône-Alpes. Cela permettra de rendre l'offre beaucoup plus lisible et d'accroître les fréquence de passage.