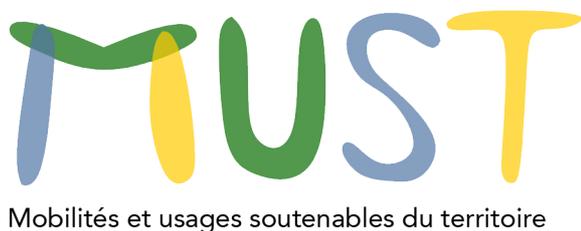




# Forum annuel #enTrain

5– 6 novembre 2020



## Forum annuel #enTrain 2020, synthèse

Réalisé sur support numérique

5 et 6 NOVEMBRE 2020

Marc Antoine Messer  
Guillaume Drevon  
Laurie Daffe  
Flavio Principi  
Lauriane Sciboz

Association MUST  
[info@association-must.ch](mailto:info@association-must.ch)

## Sommaire

1. INTRODUCTION .....	3
1.1. Contexte .....	3
1.2. Objectifs du Forum .....	3
1.3. Fondation Charles Léopold Mayer pour le Progrès de l'Homme .....	3
1.4. Présentation des acteurs présents .....	4
2. SESSION DE TRAVAIL "ACTIONS" .....	6
2.1. Objectifs .....	6
2.2. Train de nuit .....	6
2.3. Train du quotidien .....	8
2.4. Mise en commun de la session "Actions" .....	12
3. SESSION DE TRAVAIL "#ENTRAIN" .....	13
4. SESSION DE TRAVAIL "FORUM" .....	14
5. RÉSUMÉ DES PROCHAINES ÉTAPES, SUITE DES TRAVAUX .....	15
6. CONCLUSION .....	16

# 1. Introduction

## 1.1. Contexte

Le Forum 2020 du réseau #enTrain a eu lieu les 5 et 6 novembre 2020 sur la plateforme virtuelle « zoom ». Regroupant des acteurs associatifs de la défense et de la promotion du rail en Belgique, en France et en Suisse, le Forum est organisé par l'association MUST, une association européenne francophone basée à Lausanne qui a comme volonté d'agir pour une occupation plus durable du territoire et de la mobilité et de faire se rencontrer les pôles scientifique, politique et citoyen.

La présente synthèse présente succinctement les travaux et les décisions prises pendant le Forum annuel 2020.

## 1.2. Objectifs du Forum

Le Forum #enTrain 2020 poursuivait l'objectif général de créer un moment de réflexion créative, de coordination des initiatives en cours et de lancement de nouvelles initiatives dans l'effort de fédération des acteurs associatifs actifs dans la défense du rail pour renforcer la place du train dans les politiques de mobilité nationales et internationales.

Pour que cet objectif général soit atteint, le Forum 2020 s'articulait autour de trois objectifs sectoriels :

- Premièrement, il était question de définir les actions du réseau #enTrain en 2021 en orientant notamment les discussions sur un retour des objectifs identifiés au Forum 2019, sur des nouvelles idées et sur la priorisation des actions à effectuer ;
- Deuxièmement, il s'agissait d'améliorer les connaissances des acteurs sur les trains du quotidien et sur les trains de nuit grâce à l'intervention de conférenciers et aux partages d'expérience.
- Finalement, il était nécessaire de définir les modalités et les finalités du réseau #enTrain en s'accordant un temps de réflexion à la fois sur le rôle et le déroulement du Forum dans les prochaines années ainsi que sur la coordination du réseau hors Forum.

## 1.3. Fondation Charles Léopold Mayer pour le Progrès de l'Homme

L'association MUST est financée essentiellement par des fondations, telle la Fondation Charles Léopold Mayer pour le Progrès de l'Homme (FPH). Une présentation du directeur de la fondation a eu lieu, en ouverture du Forum. Le résumé ci-dessous reprend ses propos.

La FPH est une fondation engagée dans la transition sociale et écologique. Elle cherche à aider les acteurs qui ont de bonnes pratiques à transformer ces dernières en bonnes politiques pour un plaidoyer efficace. L'objectif sous-jacent étant une action sur la légitimité. Une légitimité qui se veut à la fois

académique, politique et civique. A noter que la fondation souhaite garder une certaine distance avec les structures qu'elle finance pour ne pas influencer sur les actions et les décisions qui s'y prennent.

La problématique de la mobilité est relativement récente dans les thématiques soutenues par la fondation. Les enjeux écologiques et du changement climatique ont cependant fait émerger une demande de programme de la part des membres du conseil.

Après un premier soutien pour un projet d'hypermobilité, la FPH a reconduit son soutien cette année, consciente des intérêts à travailler sur les problématiques du train de nuit et du train du quotidien en tant qu'enjeux majeurs d'une société plus durable. Il s'agit là de deux axes structurants.

La fondation accuse actuellement un retard dans l'adoption d'un nouveau budget. Les indications quant à un nouveau financement potentiel devraient être données fin novembre et la décision approuvée début janvier.

## 1.4. Présentation des acteurs présents

Ce premier tour de table a visé à faire un retour sur les activités des différents membres associatifs depuis le dernier forum, organisé à Paris en novembre 2019.

- Union des voyageurs du Nord et FNAUT (Gilles Laurent)

Dans le nord, l'offre TP ne s'est jamais vraiment rétablie depuis la crise sanitaire, ça a occupé beaucoup l'UVN. Très peu de transparence des autorités organisatrices des transports dans le secteur.

- L'étoile de Veynes (Franck Gatounes)

Cette année il n'a pas été possible d'organiser des réunions publiques comme cela se faisait depuis 4 ans. De la veille a été effectué, notamment sur les trains de nuit vers Briançon et les TER en PACA et AuRA. En décembre 2019 la rénovation de la ligne Grenoble – Vennes a été obtenue. La ligne est coupée 2 ans, pour faire les études et pour faire les travaux. Question de la ligne du train de nuit, avec la demande de son détournement par Cavaillon, car la ligne de Valance va aussi être coupée pendant 9 mois pour travaux.

- Collectif des Usagers des transports du Haut Allier (Marc Gouttebroze)

Il a notamment été fêté les 150 ans de la ligne cévenole. Une randonnée a été organisée sur place. Le groupe a créé un autre collectif actif spécifiquement dans la région.

- ATE (Laura Schmid)

Le développement politique en Suisse a été très favorable. Les chemins de fer fédéraux ont annoncé le lancement de trois trains de nuit. L'année prochaine, la préoccupation principale sera la campagne de votation pour la loi sur le CO2, attaquée en référendum. Celle-ci soutient le financement des trains de nuit. Ils ont aussi lancé une pétition au gouvernement fédéral pour

demander qu'il intervienne auprès de l'UE pour forcer les entreprises de chemin de fer à avoir une harmonisation des formats digitaux pour la vente de billets.

- Sauvons la liaison Nantes-La Rochelle-Bordeaux par train (Joël Hillaireau)

Ils ont formé un nouveau groupe Oui aux trains de nuits Nouvelle Aquitaine, soutenue par FNE Nouvelle Aquitaine. Plusieurs participations aux comités de ligne ont été effectuées notamment.

- Actif-trafiC (Andrea von Maltitz)

Retour sur la campagne de votation sur la loi CO2, qui permet une taxation des billets d'avion. Une grande action a aussi été menée envers l'aéroport de Genève. Une prise de position sur les trains de nuit a été réalisée conjointement avec Oui aux trains de nuit, elle sort en novembre.

- Rallumons l'Etoile (Benoît Lanusse)

En 2,5 ans ils ont imposés l'idée d'un RER à Toulouse. 64 maires ont signé le manifeste pour le RER. L'association fonctionne en plaidoyer, avec une communication toujours positive et budget de maintenant 40'000€. Ils ont organisé des réunions publiques, elles sont filmées. Cela permet de faire un effet levier intéressant.

- NOSTERPACA Objectif Train du quotidien (Danièle Guieu)
- NOSTERPACA (Gilles Marcel)

Ils ont avancé dans le développement de leur application. La crise sanitaire a par contre limité les activités en lien avec le ferroviaire.

- Collectif "Oui au train de nuit" (Sylvain Fischer)

Une étude sur le développement du train de nuit en France a été votée, notamment grâce à l'appui de plusieurs députés auprès desquels le collectif a fait du lobbying. Ils ont aussi interpellé les candidats aux élections municipales. Ils vont voir les députés les uns après les autres, avec des dossiers solides en vue de poser des questions au gouvernement. Les députés le font volontiers car ils donnent à voir ce qu'ils font pour leur région.

- Objectif Train de nuit (Stéphane Coppet)

L'étude de faisabilité pour le train de nuit mixte Barcelone – Francfort a été réalisée. Elle a été cofinancée notamment par deux régions. Ils font aussi du lobbying politique en France et en Suisse.

- La Roya Expansion nature (Catherine Rainaud)

Ils se battent contre le projet de financement du doublement d'un tunnel routier entre le Piémont et les Alpes maritimes en demandant que le financement aille au rail. Ils ont réalisé une chaîne humaine, sur l'idée de l'étoile de Veynes. Ils ont contacté Karima Delli qui a écrit au président de la région, sans réponse. Coup du hasard, les crues dévastatrices ont détruit la route et préservé le rail, qui était construit plus en hauteur.

## 2. Session de travail "Actions"

### 2.1. Objectifs

L'élaboration des actions à mettre en œuvre en 2021 pour renforcer le train de nuit, respectivement pour renforcer le train du quotidien représentait l'un des objectifs principaux du Forum 2020.

Trois conditions centrales devaient être réunies pour considérer une action comme pertinente pour le réseau #enTrain :

- Que l'action soit pertinente en 2021 ;
- Que l'action permette de réduire un des freins à l'action déjà identifié lors du Forum 2019 ;
- Qu'il y ait une plus-value nette à mener l'action à l'échelle du réseau plutôt qu'individuellement.

Afin d'identifier les actions et répondre aux conditions posées, un travail en silo et en trois phases a été réalisé :

- Phase 1 : Mise à jour et sélection des thématiques d'intervention prioritaires identifiées en 2019 ;
- Phase 2 : Réflexion sur les mesures à mettre en œuvre dans le cadre des thématiques d'intervention prioritaires retenues ;
- Phase 3 : Opérationnalisation des mesures : coût, rôles des acteurs, rôles du réseau, calendrier, organisation ad hoc (A noter que cette dernière étape a été intégrée à la phase 2 et à la session de travail « #enTrain »).

Ce travail a été mené par petits groupes, tout au long de la première journée du Forum

### 2.2. Train de nuit

#### 2.2.1. Phase 1 : Mise à jour et sélection des thématiques d'intervention prioritaire identifiées en 2019

Les moyens financiers

- Le premier frein identifié et thématiqué en 2019 par les acteurs associatifs était le manque de moyens financiers pour mener des actions et des initiatives plus grandes. Si la thématique reste d'actualité, il faut souligner la tendance favorable en Europe pour le train de nuit, qui se reflète également dans les possibilités de financement. Dans ce contexte, le réseau #enTrain pourrait être le moyen de trouver du financement par une approche transnationale permettant ainsi une diversification financière.

Les moyens humains

- Le second frein qui a émergé du précédent forum consistait en la limitation des moyens humains notamment par le manque de salarié ce qui limite la capacité d'organisation d'actions et la capacité à approfondir les sujets. En 2020, les associations peinent toujours

à rassembler largement ce qui engendre notamment un déficit de relève. La présence d'un coordinateur permettrait de décharger un peu les acteurs impliqués.

#### La légitimité

- La question de la légitimité revenait fortement dans les limites d'action en 2019. Les difficultés à surpasser le désintérêt des élus interpellés et l'incapacité à intervenir dans le processus de prises de décisions sont des freins certains. De même les associations décrivaient avoir peu d'écoute au niveau des passagers. Ce frein est toujours d'actualité en 2020. Pour les associations, la légitimité vient principalement de la qualité du contenu, or cela a un coût. De même, elle émerge de la relation avec les élus et de partenariats avec les bureaux spécialisés. Le réseau #enTrain pourrait renforcer cette légitimité grâce notamment à une approche transnationale et en menant des études de faisabilité.

#### L'absence de partenariat

- Le manque identifié en 2019 en matière de partenariats touche aussi bien les relations avec les autres acteurs associatifs, les collectivités ou même les autres corps sociaux gravitant autour de la défense et de la promotion du rail reste un défi en 2020. Un réseau plus international permet de poser un cadre pour sortir des débats trop locaux. C'est probablement un axe efficace mais en complément des partenariats déjà menés par les acteurs associatifs eux-mêmes.

#### Le nombre de militants

- En lien avec les ressources humaines limitées, la difficulté à rassembler un grand nombre de militants traverse aussi tous les acteurs associatifs. Cette thématique reste toujours d'actualité mais se corrige avec le renforcement des rangs des associations en 2020.

#### Le manque de relais en matière d'expertise

- L'expertise manque fortement pour appuyer les revendications des acteurs. Et cela impacte directement la légitimité. Il est pertinent que cette thématique soit traitée par le réseau #enTrain pour deux raisons : un besoin d'expertise qu'on trouve souvent à l'interne et la valorisation de cette expertise en termes d'images et d'étiquette. Le réseau #enTrain pourrait permettre d'apporter des expertises valorisables.

#### L'absence de relais international

- Il a été identifié que le fait de ne pas disposer de réseau international limite fortement la portée des actions des associations et des collectifs, parce qu'elle empêche le lancement d'initiatives transnationales. #enTrain pourrait apporter cette visibilité via un réseau qui dépassant les frontières. L'ambition pourrait être d'agir à une échelle européenne pour favoriser un pilotage transnational des trains de nuit. Le caractère limitant des dialogues transfrontaliers démontrent le besoin d'une communication coordonnée à l'échelle

transnationale. La plus-value du réseau serait un échange permettant une harmonisation des pratiques entre les acteurs transnationaux.

### 2.2.2.Phase 2 : Quelles mesures pour mettre en œuvre les thématiques d'intervention prioritaire retenues ?

La mise à jour et la sélection des thématiques d'intervention prioritaire identifiées lors du Forum 2019 ont servi de base de discussion à l'élaboration d'un canevas de mesures d'intervention pour l'année 2021. Ces actions comprennent :

- Le dépôt d'une demande de financement auprès de la FPH dans l'optique de pérenniser cette source de financement sur un horizon de trois ans ;
- L'engagement d'un coordinateur du réseau #enTrain afin de gérer la recherche de fonds, le graphisme et la communication (réseaux sociaux, site internet, rédaction de newsletter, etc.) ;
- Le lancement d'une étude à l'échelle EU latine concernant la demande et les attentes des usagers selon les profils et les leviers, de même que les conditions d'usage des trains de nuit dans l'objectif de renforcer l'expertise et la légitimité des associations ;
- La tenue d'une veille dynamique des acteurs associatifs actifs en matière de défense du train en Europe et la tenu d'un carnet d'adresse afin de pouvoir favoriser l'échange de compétences et l'accès aux personnes ressources ;
- La rédaction d'une newsletter de partage d'actualités sur les trains de nuit en Europe dans l'objectif d'améliorer les connaissances des actions dans le domaine ;
- La création d'un site web et la massification de la communication en vue d'augmenter la visibilité des associations et de renforcer leur légitimité ;
- Et finalement à plus long terme, l'amplification des contacts avec les transporteurs et le travail sur une planification stratégique à long terme pour le réseau.

## 2.3. Train du quotidien

### 2.3.1.Phase 1 : Mise à jour et sélection des thématiques d'intervention prioritaire identifiées en 2019

Les moyens financiers

- Le premier frein identifié et thématisé en 2019 par les acteurs associatifs est le manque de moyens financiers pour mener des actions et des initiatives plus grandes. La thématique reste d'actualité en 2020. Le financement reste central pour pouvoir mettre en place des

actions concrètes. L'investissement ferroviaire étant dépendant des demandes aux Etats, la meilleure manière d'en obtenir davantage est d'agir sur les élus. Le rôle du réseau #enTrain pourrait porter davantage sur une mutualisation des expériences pour l'obtention de financement. Une mutualisation des demandes de financement serait pertinente au niveau du réseau. Par exemple le réseau pourrait soutenir des demandes de financements.

#### Les moyens humains

- Le second frein qui a émergé du précédent forum consiste en la limitation des moyens humains notamment par le manque de salarié, limitant ainsi la capacité d'organisation d'actions et la capacité à approfondir les sujets. L'engagement d'un coordinateur ou d'un animateur pour répondre au besoin d'information et facilitant le partage d'expériences de terrain serait une plus-value possible que le réseau #enTrain pourrait apporter aux associations.

#### La légitimité

- La question de la légitimité revenait fortement dans les limites d'action en 2019. Ce frein est toujours d'actualité en 2020. La légitimité nécessite de trouver la bonne balance entre les discours experts et les applications concrètes pour le quotidien, pour que le discours soit facilement compréhensible pas les différents acteurs, dont les élus.. Il importe donc de sortir du débat d'initiés. La légitimité vient aussi du nombre de membres inclus dans le réseau et de la qualité de leurs actions. En résumé, la construction de la légitimité est prioritaire et s'acquiert au fil des actions (communication, extension du réseau, écho au sein des structures). Il est donc nécessaire de trouver un équilibre entre la logique comptable (poids des membres) et la répercussion médiatique.

#### L'absence de partenariat

- Le manque identifié en 2019 en matière de partenariats touchait aussi bien les relations avec les autres acteurs associatifs, les collectivités ou même les autres corps sociaux gravitant autour de la défense et de la promotion du rail. La thématique reste d'actualité puisque la situation n'a pas évolué. Il est toujours difficile de travailler avec les régions, par exemple de discuter en amont le service annuel. A l'échelle nationale le réseau pourrait travailler avec les syndicats. De même, il ne faut pas perdre de vue les élections régionales pour agir et signaler l'existence du réseau. Néanmoins, le tissage du réseau semble plus pertinent a priori au niveau local.

#### Le manque de relais en matière d'expertise

- L'expertise manque fortement pour appuyer les revendications des acteurs. Et cela impacte directement la légitimité. Chaque acteur associatif ayant ses relais, il faudrait faire le tour des acteurs et des structures du réseau et notamment au niveau de l'expertise. Il serait intéressant d'avoir un groupe d'experts issu des différentes associations qui proposent des conférences, ou de pouvoir consulter un collège d'experts dont le rôle est de donner des avis sur des propositions. L'expertise serait décentralisée, mais coordonnée

par le réseau. Bien que l'expertise ne soit pas une mesure prioritaire, elle demeure essentielle pour faire bouger les choses.

#### L'absence de relais international

- Il a été identifié en 2019 que le fait de ne pas disposer de réseau international limite fortement la portée des actions des associations et des collectifs, parce qu'elle empêche le lancement d'initiatives transnationales. Il serait pertinent de trouver des drivers communs au niveau européen. Les trains transfrontaliers sont un vrai débat qu'il faut intégrer dans les discussions. Cette thématique n'est toutefois pas prioritaire, des choses vont murir à partir du travail sur les trains du quotidien.

### 2.3.2. Phase 2 : Quelles actions pour mettre en œuvre les mesures d'intervention prioritaire retenues ?

A la lumière de la mise à jour des thématiques d'intervention prioritaires identifiées lors du Forum 2019, les discussions et réflexions ont abouti à deux grandes catégories de mesures d'intervention pour l'année 2021 : L'animation du réseau #enTrain et l'organisation et la structuration d'un lobbying national.

- L'animation du réseau a été identifiée comme une mesure d'intervention centrale pour pérenniser l'existence de celui-ci et poursuivre l'objectif de démontrer que le ferroviaire (petites lignes, réseaux historiques et liaisons métropolitaines) a de l'avenir pour les mobilités de demain. Plusieurs sous-mesures permettront sa réalisation :
  - L'engagement d'un animateur en tant que personne pivot qui reçoit et renvoie de la matière afin de mutualiser les connaissances. Benchmarking, communication et gestion des supports de communication seront ses principales missions ;
  - La création d'un répertoire de bonnes idées et de bonnes pratiques afin de mutualiser les connaissances telles que les actions militantes, les solutions

techniques de mobilité, les plans de financements des infrastructures et le savoir-faire en matière de communication et d'impact sociétal ;

- La création d'une charte de fonctionnement qui définit notamment les modalités mais qui se doit aussi d'être un outil de communication et une plateforme d'échanges ;
  - La culture du capital informationnel grâce à l'échange des informations grises (Gossip protocol) ;
  - La mise en place du rythme de vie du réseau via l'organisation de temps d'échanges réguliers et l'organisation de comités d'experts.
- L'organisation d'un lobbying national est la seconde mesure d'intervention clé identifiée par les acteurs du train du quotidien. Elle vise à augmenter la légitimité et la communication. Elle se décline en plusieurs éléments :
    - La posture adoptée se veut humble de l'utilisateur, des usagers responsables. Elle se veut également militante : « Nous sommes des militants de l'environnement ». Ceci pour enclencher une solidarité inter-territoriale ;
    - Ce lobbying doit cibler la DGTIM, les régions, l'échelon national, les associations des régions de France, l'association des maires de France. La constitution d'un carnet d'adresses permettrait d'identifier et donc de faciliter l'action sur ces acteurs ;
    - Plusieurs actions ont été envisagées pour donner corps à ce lobbying : l'acquisition de "victoires faciles" notamment par la création d'une commission, la mise en place d'un plaidoyer, le rassemblement d'une masse de sympathisants, la mise sous pression des parlementaires, la mise en place d'un centre de coordination de la tarification, de la constitution des horaires, l'action aux régionales en soutenant aux candidats des préconisations et des revendications ou encore l'action sur les lois de finance pour mettre en perspective les manques et les incohérences d'investissement.
    - L'action sur des leviers clés. Il faut lutter pour l'investissement et la réhabilitation de l'infrastructure en agissant sur les décideurs au niveau des lignes budgétaires. Le changement des mentalités est un deuxième levier d'action. Il faut informer et éduquer les usagers. Un troisième levier d'action est de s'investir auprès des candidats aux élections au niveau régionales ; Dans ce dernier cas, il serait

intéressant de mettre en place une série de revendications simples et partagées par tous les acteurs du réseau.

## 2.4. Mise en commun de la session " Actions "

Les réflexions des acteurs du train de nuit et du train du quotidien ont abouti à une série de mesures et d'actions communes pour 2021 visant à créer une véritable dynamique pour le réseau :

- L'engagement d'un coordinateur du réseau #enTrain ayant comme mission première d'animer le groupe et de servir de relais d'information ;
- La constitution et la tenue d'un carnet d'adresse permettant aussi de valoriser l'expertise interne et la médiatisation de celle-ci ;
- La mise à jour du panorama des collectifs actifs dans la défense du rail en Europe ;
- La constitution d'un capital informationnel comprenant une compilation des bonnes pratiques, une boîte à outil et des ressources et expertises. Il s'agit également de mettre en place des infrastructures de communication et un rapport de presse ;
- La demande de soutien financier à la FPH ;
- La constitution d'un lobby national.

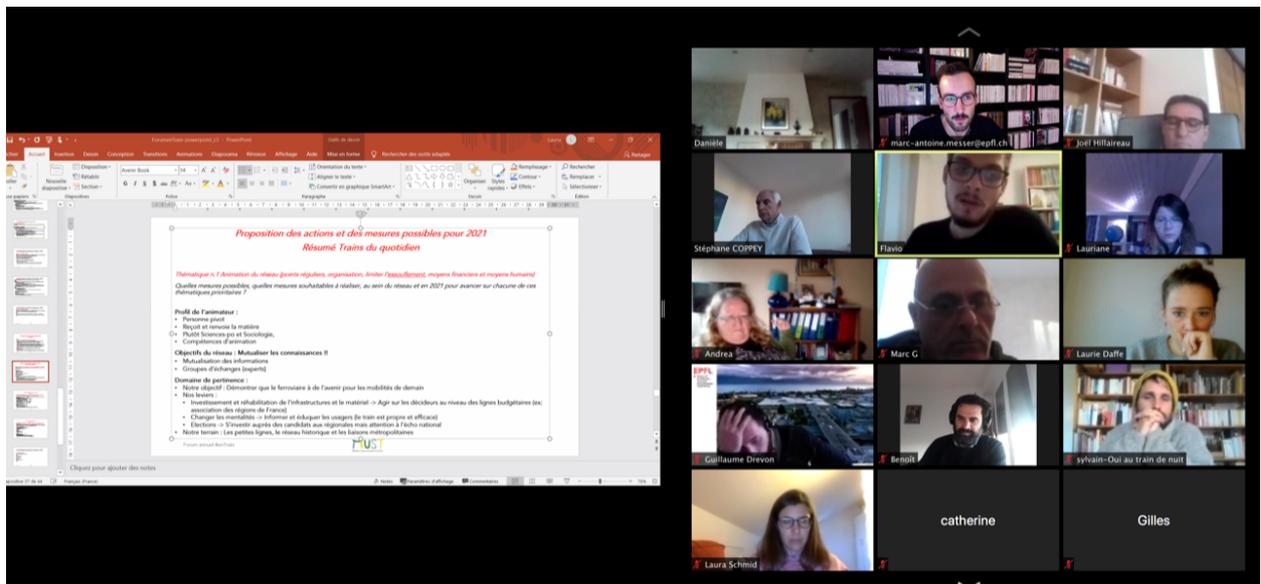


Figure 1: Mise en commun de la session " Actions "

### 3. Session de travail "#enTrain"

Les objectifs de la session de travail #enTrain reposaient sur les questions de coordination et de fonctionnement du réseau.

Ce travail a été effectué en plénum lors de la deuxième journée du Forum.

Une série de points ont été discutés et a abouti aux décisions suivantes :

- Entité juridique / forme associative
  - Les différentes associations en présence sont arrivées à la conclusion d'un fonctionnement en réseau afin de limiter l'investissement RH et d'opter pour une solution soft et souple. Cette forme d'entité laisse néanmoins la possibilité de se doter dans un second temps d'une forme plus complexe.
- Hébergement / rattachement
  - Tenant compte de son rôle historique et son lien avec les financeurs, le réseau sera hébergé dans l'association MUST, en tout cas pour son lancement. Cette solution permet d'intégrer à MUST l'animation et la conduite de projet pour ne pas surcharger le travail des autres acteurs associatifs.
- Ambitions éthiques, principes d'une charte de fonctionnement
  - Le réseau #enTrain s'est décidé à opérer une démarche politique pour défendre et promouvoir le train du quotidien et le train de nuit partout en Europe, mais de rester non-partisan. Cela vise à agréger le plus grand nombre autour des objectifs et de considérer l'usager dans chacune des démarches. Il s'agit également d'être capable de discuter avec tous, notamment les décideurs. Une charte de fonctionnement courte résumera les principes de base.
- Conditions pour être membres
  - Le réseau #enTrain propose une adhésion se faisant par collectif et par association pour ne pas affecter l'indépendant au réseau. L'adhésion est contrainte à la signature de la charte.
- Comité scientifique
  - Un vivier d'experts identifiés sera mis en place en vue d'apporter leurs connaissances et d'aider les associations dans leurs différentes démarches. Cette structure se veut mixte, en comprenant à la fois des experts internes aux acteurs associatifs et des experts externes, notamment issus de bureaux d'études et d'établissements européens de recherche, tels que l'EPFL et l'EPFZ.
- Partenariats et affiliation
  - Le réseau #enTrain observe sans y adhérer les grandes associations internationales EPF et BackonTrack.
- Fonctionnement
  - Dans un premier temps, une conduite structurée autour du travail de la coordination, appuyée par MUST, organisera des rencontres plus fréquentes tous ensemble, visera à mettre en place une plateforme d'échange digitale, continuera à faire des rencontres virtuelles sur les sujets qui comptent et définira les meilleurs outils pour organiser le débat. Le fonctionnement du réseau s'oriente donc vers une gouvernance opérationnelle avec des rencontres bimestrielles afin de discuter de l'avancement des actions.

## 4. Session de travail "Forum"

Les objectifs de la session forum consistaient à déterminer le déroulement, le rôle et la forme des prochains forums. Le réseau #enTrain s'est décidé à doter les forums d'un rôle stratégique visant à établir la vision à long terme du réseau. Cette tâche est complétée d'un volet expertise et apprentissage interne caractérisé par un retour sur les actions des associations du réseau. L'événement prendra la forme d'un colloque avec des experts ou des élus pour approfondir des thématiques. Il se déroulera une fois par an sur le terrain afin de donner une visibilité particulière à une problématique et de favoriser le contact physique pour la cohésion du groupe et la richesse des échanges interpersonnels.

## 5. Résumé des prochaines étapes, suite des travaux

Le Forum 2020 s'est clos par la synthèse des prochaines étapes et des acteurs engagés dans ces tâches. Ces étapes sont :

- La rédaction de la charte. L'association MUST se charge d'établir une première version qui sera ensuite envoyée pour relecture et amendement à tous ;
- L'élaboration de la fiche de poste. La tâche est confiée à l'association MUST. Un appel à l'interne de nos associations sera lancé et la décision sera prise en séance virtuelle ;
- L'élaboration de la demande de financement à la FPH nécessitant la rédaction d'une synthèse du Forum et la mise en forme de la demande. Cette démarche est prise en charge par l'association MUST. A noter que la synthèse du Forum sera également transmise à tous ;
- L'ouverture d'un carnet d'adresses, la mise en place d'un panorama d'acteurs et le calendrier des actions des membres seront également opérationnalisés par MUST ;
- Finalement, MUST a pour mission d'ouvrir des canaux de communication dédiés.

Ces actions s'articulent autour du calendrier suivant :

Décembre	<ul style="list-style-type: none"><li>- Synthèse du Forum 2020</li><li>- Elaboration d'une fiche de poste</li><li>- Elaboration d'une première version de la Charte de fonctionnement</li><li>- Elaboration de la demande de financement</li><li>- Démarche auprès de la FPH pour la demande de financement</li></ul>
Janvier	<ul style="list-style-type: none"><li>- Première réunion opérationnelle<ul style="list-style-type: none"><li>- Travail de la charte</li><li>- Sélection du coordinateur</li></ul></li></ul>

## 6. Conclusion

Le Forum #enTrain se clôt sur une note positive avec un enthousiasme général de la part des associations présentes. En effet, le renforcement de la voix de chaque acteur, l'apport au niveau de la communication et le faible investissement en temps sont les forces du réseau soulignées par les associations.

Toutefois certaines questions restent ouvertes et pourront être mises à l'ordre du jour des prochaines rencontres. Le besoin de donner une dimension nationale aux territoires ruraux et le besoin d'envisager les conséquences à long terme de la crise sanitaire dans les perspectives de mobilité sont des pistes de futures réflexions et actions du réseau #enTrain.