

Collectif de l'Etoile Ferroviaire de Veynes

Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales

Entretenir et développer les infrastructures ferroviaires pour augmenter la fréquentation



Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes

Ce collectif est la concrétisation d'une volonté de plus en plus forte de tous les acteurs de la région pour se fédérer transversalement autour de la défense du train et de sa promotion pour les mobilités dans les Alpes du Sud.

Il est construit sur le socle d'un [Manifeste](#) déjà signé par de nombreux élus et citoyens.

Il a pour ambition de promouvoir l'Etoile ferroviaire de Veynes mais aussi, avec le réseau associatif, dans le cadre des assises nationales de la mobilité, la ligne transfrontalière Nice / Breil / Tende / Coni / Turin.

etoiledeveynes@laposte.net

Le Collectif et le réseau associatif font le constat que les territoires concernés par l'Etoile ferroviaire de Veynes et la ligne Nice / Turin sont très majoritairement montagneux et enclavés donc particulièrement dépendants du train pour :

- Assurer l'irrigation de ses forces vives dans toutes ses zones géographiques.
- Permettre une réelle égalité des chances entre territoires.

Toutes les lignes de l'Etoile Ferroviaire de Veynes sont indissociables et revêtent une importance capitale pour irriguer et pour désenclaver nos territoires de montagne.

Or l'axe Grenoble Veynes est très immédiatement remis en cause.

Pourtant les liens entre Gap et Grenoble sont très forts, en matière de pôles d'études universitaires, d'accès aux soins de pointe, d'activités économiques et d'opportunités du bassin d'emploi grenoblois, qui est bien plus proche de Gap que Marseille.

Qui pourrait imaginer des échanges ferroviaires viables entre Grenoble et Gap s'il fallait passer par Valence pour ce faire ?

L'accès à la zone de Briançon, particulièrement enclavée par des cols à 2000m d'altitude, impose, faute d'alternatives ferroviaires fiables, de se faire par autocars à partir de la gare italienne d'Oulx Cesana desservie par les TGV Paris / Milan.

Quant aux cars sur nos routes de montagnes tortueuses et qui imposent des franchissements incontournables de cols tous difficiles l'hiver : Col du Lautaret, col Bayard, col de la Croix Haute, col du Festre, Tende, Brouis, Braus... Il n'est pas abusif de parler d'un véritable « Handicap montagne ».

Pour ce qui concerne la vallée de la Roya, territoire enclavé des Alpes du sud, la ligne est lourdement handicapée par la limitation de vitesse à 40 km/h sur 40 km imposée par SNCF Réseau en 2014.

Ceci a entraîné une grave réduction du nombre de trains tant pour les déplacements entre la vallée, Nice et la Côte d'Azur que pour les déplacements transfrontaliers, obligeant à des déplacements en voiture, en passant par l'Italie pour aller à Menton ou à Nice.

Parallèlement, le projet de doublement du tunnel routier du col de Tende risque d'entraîner un fort accroissement de la circulation routière et notamment des poids lourds, ce qui a conduit les maires de la vallée à prendre un arrêté interdisant la circulation aux véhicules de plus de 19 tonnes.

Ces constats sont détaillés :

- Dans le :

[Manifeste pour le renouveau de l'étoile ferroviaire de Veynes.pdf](#)

- Et dans le livre Blanc :

<http://www.ecomusee-breil.fr/LivreBlanc27-04-2017.pdf>

Etat des lieux :



Les potentiels de trafics existent sur l'Etoile Ferroviaire de Veynes

- Potentiel de trafics multiples : désenclavement des Hautes Alpes et relation avec le réseau national (via notamment la gare de Valence TGV), accès aux établissements scolaires, universitaires, hospitaliers, déplacements domicile-travail, tourisme hivernal et estival entre Grenoble Marseille Nice Valence et Briançon...
- Desserte par trains régionaux et par un des derniers trains de nuit de France entre Paris et Briançon
- La Région PACA, en 2014, a demandé le transfert à la Régie Régionale des Transports de la section de ligne Saint Auban et Digne pour sa réouverture et sa continuité avec les Chemins de fer de Provence vers Nice.
- Le transfert (loi NOTRe) des transports routiers départementaux (scolaires et non-scolaires) aux Régions ouvre des possibilités de synergies à mettre en œuvre.

Les propositions pour répondre aux besoins :

- La future loi d'orientation sur les mobilités doit intégrer que la situation d'enclavement suffit à pérenniser et moderniser une desserte ferroviaire existante, cela dans un cadre d'intermodalité et de synergies avec des rabattements routiers sur les gares du parcours ;
- L'État doit ouvrir un débat public sur les accès des Alpes du sud, portant sur l'ensemble du réseau ferroviaire comme le prévoit le dernier comité de pilotage du projet d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre ;
- Assurer la modernisation des dessertes ferroviaires sur les lignes dites « petites » avec des nouvelles normes d'entretien permettant une baisse des coûts d'infrastructure avec un niveau de sécurité identique et permettant dans l'avenir la circulation des trains de marchandises ;
- Découpler les décisions politiques des contraintes techniques qui ne reflètent pas l'intérêt socio-économique des lignes voyageurs (par exemple les lignes de l'étoile de Veynes doivent bénéficier des financements de l'État quel que soit le classement obtenu sur la base de critères technocratiques des lignes du réseau ferré national) ;
- Déterminer, avec la Représentation Nationale, l'élaboration et le financement d'un plan de modernisation et de régénération de l'infrastructure. L'État doit garantir le financement des infrastructures ferroviaires via des ressources financières nationales dédiées, pérennes et dynamiques ;
- Maintenir toutes les gares permettant des croisements sur voies uniques (par exemple celles de Lus la Croix Haute, Laragne et La Brillanne Oraison). Réaliser une étude d'impact sur les temps de parcours et sur la robustesse des plans de circulation des trains, en associant les éluEs et les associations d'usagers.
- Maintenir les financements prévus pour la modernisation de l'étoile ferroviaire de Veynes dans le CPER 2015/2020 et la mettre en œuvre dans les délais prévus ;
- Imaginer une « exploitation de proximité » de ces lignes afin de permettre une plus grande réactivité dans les prises de décisions et afin de mettre en place des services optimisés (horaires, [correspondances](#), tarifs...),
Un groupe de travail au sein du collectif étudie de nouvelles solutions, qu'elles soient de gestion (création d'un établissement local regroupant tous les métiers...), ou techniques (Plateforme de correspondance, Hub...).



Les potentiels de trafics sur la vallée de la Roya

L'itinéraire routier le plus rapide passe par l'Italie pour rejoindre Menton ou Nice !

- Une ligne ferroviaire transfrontalière de Nice - Vintimille à Breil / Tende / Cuneo et Turin, permet de relier la vallée de la Roya, le Piémont, la Ligurie, Nice, Monaco et la Côte d'Azur
- Potentiel de trafic quadruple : désenclavement des communes de la vallée, relations transfrontalières entre les métropoles de Turin et Nice, trafic intérieur italien, tourisme hivernal et estival...

Les propositions pour répondre aux besoins :

- Les deux États doivent s'entendre rapidement sur l'actualisation de la convention de 1970 et de ses textes d'application, en informant régulièrement les élus et les associations sur l'évolution et le contenu des négociations ;
- La future loi sur la mobilité doit intégrer que la situation d'enclavement de ce type de vallée suffit à pérenniser et moderniser une desserte ferroviaire, d'ailleurs plus rapide que la voiture, cela dans un cadre d'intermodalité et de synergies avec des rabattements routiers sur les gares du parcours ;
- L'État doit demander à SNCF Réseau d'indiquer précisément les travaux nécessaires pour revenir à la vitesse de 80km/h, afin que les partenaires puissent établir le plan de financement pour la poursuite des travaux ;
- Abandon par l'État de sa requête en annulation de l'arrêté pris par les 5 maires de la Roya limitant le trafic des poids lourds sur la RD 6204 ;
- Les trois Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Piémont et Ligurie doivent définir les modalités d'exploitation de la ligne en valorisant les différents courants de trafic (création d'un GECT, groupement européen de coopération territoriale, qui pourrait associer la Principauté de Monaco pour traiter également la ligne du littoral).

Maintenir les trains de nuit

Constat :

Si l'État et la SNCF maintiennent le train de nuit Briançon / Paris c'est grâce à une forte mobilisation des usagers il y a deux ans et à la commission Duron qui a reconnu leurs besoins dans une région de montagne où ce train de nuit est le seul direct entre ce territoire et la Capitale de la France et où les dessertes TER sont peu fiables avec le réseau à grande vitesse. ... et l'on peut donc dire que le service rendu est de très mauvaise qualité.

Le Nice / Paris et les trains de nuit supplémentaires pour les périodes de vacances hivernales seront supprimés fin 2017 ce qui n'est pas acceptable pour les usagers dans leur vie quotidienne comme pour l'activité touristique des vallées desservies.

Propositions :

- Mettre immédiatement en place **un moratoire** permettant de maintenir tous les Trains d'Equilibre du Territoire de jour et nuit existant en 2017 dont le train de nuit Nice / Paris qui fusionne, à Valence, avec celui en provenance de Briançon y compris les dessertes supplémentaires des jours de pointe touristique.
- Engager une véritable concertation sur le développement et la pérennité des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) ;
- Faire le choix du développement des transports collectifs sur tout le territoire national et régional, en n'opposant pas le car au train mais, au contraire, en proposant la construction d'un plan de transport qui permette d'assurer, selon les gares ferroviaires et routières, les correspondances entre TER, / lignes routières interurbaines / TGV / TET et intensifier les rabattements vers les pôles d'échanges multimodaux afin de faciliter l'usage des transports collectifs.

Financement de l'infrastructure ferroviaire

En France les subventions publiques au gestionnaire d'infrastructure ferroviaire sont les plus basses d'Europe (hors projets de lignes nouvelles) où aucun réseau ferroviaire ne fonctionne sans subventions publiques.

Les études montrent qu'en moyenne, le taux de subventions publiques au gestionnaire d'infrastructures est de 50% en Europe.

En France, ce taux était seulement de 32% en 2013 (hors lignes nouvelles), alors qu'en Suède et au Danemark ce taux est à plus de 90%, au Royaume-Uni, il est à 61%, et en Allemagne, en Espagne et en Italie il est proche de 50%.

Par ailleurs les calculs de rentabilité sont à l'avantage du ferroviaire, comparé au routier si on prend en compte la globalité de la question. (Toutes études FNAUT, Fédération Nationale des Usagers des Transports).

En effet le [coût très important de l'entretien de l'infrastructure routière](#) n'est pas pris en compte, ni le coût de santé publique ([les particules fines sont la 3^{ème} cause de mortalité](#)), ni l'impact sur [la transition écologique présentée comme une priorité par le gouvernement \(Site En Marche\)](#).

En Suisse le financement des infrastructures de transport suit une stratégie claire et partagée :

Un exemple à suivre :

- S'agissant du financement des investissements, la philosophie suisse est de **faire contribuer tout le monde au financement**. (TVA, usagers, automobilistes, camions, collectivités, ...)
- Ainsi le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) consiste à faire reposer le financement de toute l'infrastructure ferroviaire sur une base stable à long terme et à instaurer le « fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) », de durée non déterminée.
- **Et l'affectation de ressources fiscales à des politiques spécifiques** a permis de donner une forte assise démocratique aux différentes taxes et de permettre une bonne adhésion des citoyens. Cela a par ailleurs nécessité d'expliquer à quoi serviraient les ressources ainsi dégagées et d'apporter toutes les garanties nécessaires permettant aux citoyens de s'assurer de la bonne utilisation de ces ressources.

Pour la modernisation des lignes ferroviaires dans les alpes du sud

Le transport ferroviaire doit devenir l'ossature des déplacements dans les Alpes Sud

Afin de faire face aux enjeux de la mobilité, de l'écologie et de la santé publique.

Pour cela il faut s'en donner les moyens :

- Des ressources financières pérennes et dynamiques doivent être mises en place :
 - au niveau national pour assurer la modernisation de l'infrastructure ferroviaire.
 - au niveau régional pour assurer des services adaptés aux besoins du futur.
- L'infrastructure doit être rénovée et modernisée : renouvellement voie, signalisation, nouvelles possibilités de croisement...
- Des services TER fiables doivent être proposés aux voyageurs : correspondances coordonnées et sûres à Veynes-Gap permettant les liaisons inter-régionales, information, billetterie uniques et attractives...
- Les Trains d'Equilibre du Territoire (TET) de jour et nuit doivent être maintenus : engager une concertation sur le développement et la pérennité des TET et décider d'un moratoire pendant la concertation.
- Des services complémentaires aux trains doivent être imaginés pour irriguer les régions traversées à faible densité de population : multimodalité, intermodalité...

Parlementaires, ÉluEs régionaux et locaux, nous comptons sur vous :

Les prochaines décisions, dont la future loi, doivent permettre la modernisation et la pérennité des accès ferroviaires aux vallées alpines.