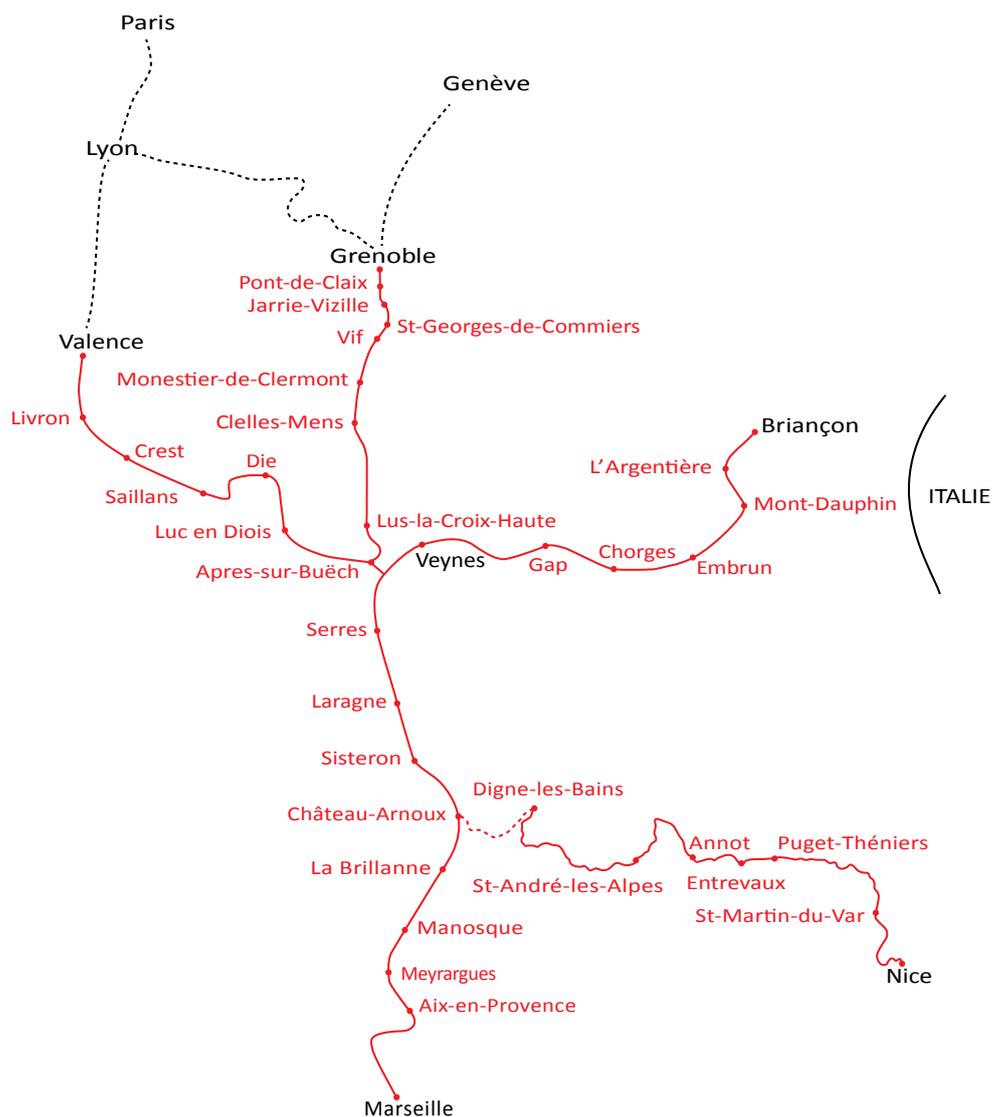
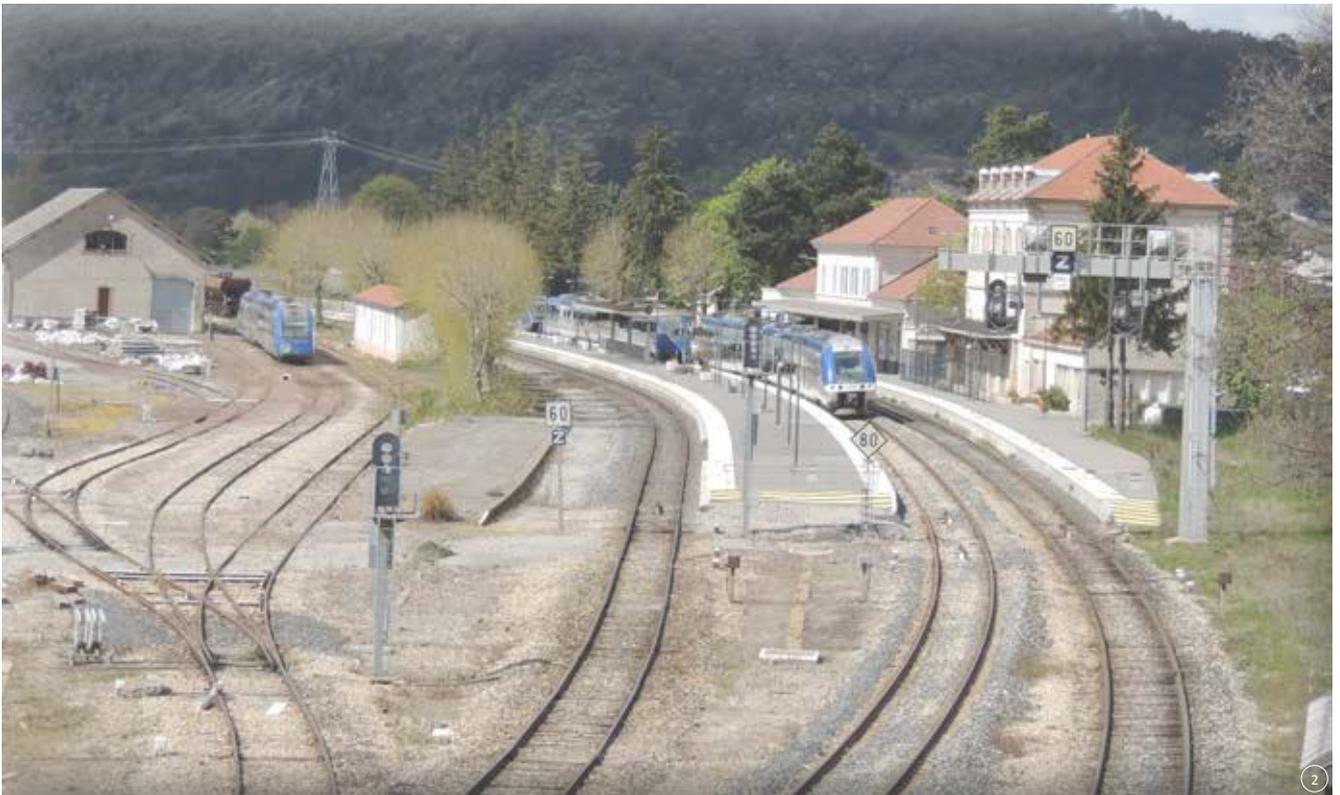


# Coopération de l'Étoile de Veynes

Vers une stratégie partagée pour dynamiser les lignes  
de l'étoile ferroviaire de Veynes

Décembre 2018





Le présent document, issu d'**une réflexion collective**, se veut opérationnel, tourné vers l'action et le projet. Après un rappel **des enjeux** (première partie), **les actions** sont organisées **par modalités d'intervention** (état des lieux, étude de faisabilité, communication, réalisation, etc.) sous la forme de fiches (deuxième partie). Cette hiérarchisation permet d'assurer de la transversalité entre thèmes. Par exemple,

la gare peut servir à la fois de lieu d'accueil du tourisme et de pôle de création d'activité qui doivent être pensés à la lumière de l'aménagement du territoire. Par ailleurs, l'action est conduite dans **un cadre interrégional**, de massif, imposé par le positionnement particulier de ce réseau, maillon du réseau national assurant le franchissement des Préalpes et réparti sur au moins deux régions.

## Ce document a vocation à :

Mener des actions publiques et privées sur l'étoile ferroviaire de Veynes dans un cadre stratégique partagé

Servir de point d'appui dans l'éventualité d'un appel à concurrence pour l'exploitation de ces lignes

Constituer la trame d'un accord de coopération entre territoires porteurs d'un programme LEADER

## L'étoile ferroviaire de Veynes dans le contexte du renouveau du rail français

Les lignes ferroviaires françaises ont connu des périodes de prospérité et de déclin dépendantes des intentions politiques. Les dernières décennies, marquées par des investissements massifs pour le Train à Grande Vitesse (TGV), ont vu l'état des lignes secondaires et des services associés se détériorer. La loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire de 2018 acte **l'ouverture à la concurrence pour le transport des passagers** autant sur les lignes à grande vitesse que pour les trains express régionaux (TER).

Dans ce contexte, plusieurs collectivités locales et associations ont souhaité préparer et dessiner collectivement l'avenir de l'étoile ferroviaire de Veynes. Les lignes de l'Etoile de Veynes (Marseille/Gap/Briançon, Grenoble/Marseille, Paris/Valence/Briançon et Genève/Digne/Nice dit Train des Pignes non raccordé) sont considérées comme des colonnes vertébrales venant irriguer les territoires alpins. Elles permettent le désenclavement de ces territoires ruraux et leurs liaisons avec les grandes villes françaises.

Le train, au-delà de sa fonction première consistant à acheminer des personnes et des biens d'un point A à un point B, doit proposer des services et permettre **le développement socio-économique des territoires**. Ces lignes constituent également une alternative à la voiture et sont **le support de la transition énergétique** déjà amorcée par les territoires traversés. Par les ouvrages d'art qui les supportent comme par les paysages qu'elles traversent, ces lignes sont aussi des objets patrimoniaux chargés d'histoire et de sens.

Cette coopération, à l'initiative de territoires de l'étoile de Veynes (voir appel à coopération en annexe), n'a pas vocation à financer des travaux de régénération des lignes qui dépendent de l'État et des Régions Auvergne Rhône Alpes et SUD Provence-Alpes-Côte-D'azur en premier lieu. Cependant, les opérations de rénovation sont d'autant plus justifiées si un processus de coopération, dont la finalité est de ces lignes, se met en place.

Sept axes de coopération ont été identifiés au cours d'un Comité de pilotage qui s'est déroulé à Lus-la-Croix-Haute en juillet 2018. La réflexion a été poursuivie en présence d'une cinquantaine de partenaires publics et privés des deux régions AURA et SUD PACA réunis le 9 octobre à Veynes. Cette rencontre visait à préciser les contours de cette coopération autour de cinq thématiques :

Recherche  
Développement  
Transition  
énergétique

Développement  
touristique

Développement  
socio-économique  
pour les habitants

Information  
Communication



Organisation  
Gouvernance

## Le train, base de recherche, développement et d'innovation pour l'avenir du transport ferroviaire dans le cadre de la transition énergétique

Les lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes constituent des infrastructures de transport collectif existantes. Véritables alternatives à la voiture, elles peuvent être support de la transition énergétique. Quatre axes guident la réflexion :

Matériel roulant,  
motorisation,  
installations techniques

Transport  
des personnes  
et des biens

Complémentarité avec  
les autres modes de  
déplacement

Urbanisme  
et aménagement  
du territoire



Les trains de l'étoile de Veynes fonctionnent à ce jour au diesel. Il convient d'étudier les possibilités de passer à un autre mode de **motorisation** (par exemple l'hydrogène ou le GNV) en intégrant le poids du matériel roulant. Les lignes permettent essentiellement le transport de personnes. Le transport de **marchandises**, principalement sur les secteurs proches des grandes agglomérations, pourrait être relancé et étendu dans certains cas. Les lignes constituent la colonne vertébrale du transport des personnes et des biens. Les autres modes de transport collectif (car) et individuel (voiture, vélo) doivent venir en **complémentarité du train** ; le **rabattement** vers le train et les services en gare sont indispensables pour une approche globale des déplacements. Ceci renvoie aux questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Enfin, les installations techniques présentes sur le réseau de l'étoile Ferroviaire de Veynes sont un frein à l'augmentation de la fréquence d'utilisation des lignes. Ces installations doivent être modernisées grâce à l'emploi de nouvelles technologies en cours d'expérimentation sur le même type de voie unique.

## Le train comme support de développement touristique et vice versa

Etant donné le cadre spectaculaire et l'étendue des lignes ferroviaires concernées, leur valorisation touristique pourrait viser **une valorisation nationale et internationale**, faire de ces lignes une destination touristique à part entière (des alpes à la Méditerranée) sur le mode «**slow tourisme**». Il s'agirait alors de construire **un grand projet touristique interrégional**, innovant au niveau national et visible de l'étranger (via Atout France). Les actions pour faire émerger ce potentiel :

Marketing  
(besoin de la clientèle)

Équipements (trains, gares),  
correspondances

Offre touristique intégrée

Communication et  
événementiel



Le volet **marketing** doit permettre d'améliorer la connaissance de l'existant, de l'offre disponible (accueil, services proposés, etc.vt) et les besoins des clients. La construction **d'une offre touristique intégrée (transport, hébergement, activités)** nécessite une coordination des actions entre les différents acteurs du territoire (collectivités locales, offices de tourisme, privés) et les autorités organisatrices des transports (voir paragraphe gouvernance). Des offres promotionnelles **peuvent renforcer la dynamique**.

**La correspondance entre mode de transport doit être garantie. Des campagnes** d'information doivent rendre l'offre visible que cela passe par du support papier ou numérique (voir paragraphe communication, information). Le train constitue à la fois un but touristique en permettant de découvrir un paysage en situation de confort, un mode de déplacement pour accéder à des destinations touristiques et un moyen touristique permettant d'accéder à **des gares « camp de base »** d'où rayonnent diverses activités. Le train, comme les gares, constituent le premier espace d'immersion dans les territoires visités. Le train permet également d'assurer l'aller ou le retour pour des séjours en itinérance (randonnées à pied ou à vélo) à travers ou en bordure des massifs environnants (Vercors, Dévoluy, Écrins...).

## Un train au service des populations

Le train peut constituer une offre de déplacement pertinente en laissant des temps de détente (repos, lecture), de **travail à bord**, de mouvement ce que ne permet pas la voiture individuelle. Un changement de paradigme semble nécessaire pour donner envie aux usagers de (re)prendre le train. Quatre axes guident la réflexion :

Sensibilisation, information,  
communication

Intermodalité,  
correspondances

Aménagement pour le travail,  
l'accueil des voyageurs

Aménagement pour le travail,  
l'accueil des voyageurs



L'offre (fréquence, horaire, correspondance, tarif) de transport proposée à ce jour sur les lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes ne répond que partiellement au besoin de mobilité des habitants, notamment pour un usage professionnel. Ainsi, les trains sont employés principalement par les scolaires, les étudiants, des populations fragiles (population vieillissante, handicapés, etc) souvent sans voiture, et des travailleurs obstinés. Les discussions portent actuellement davantage sur la poursuite de l'exploitation des lignes de train que sur **les modalités pratiques du déploiement et du bon usage du train**.

**L'intermodalité** (passage d'un mode de transport à un autre) doit être facilitée. Ceci passe par des aménagements adaptés (parking, covoiturage, place pour les vélos dans les trains et dans les gares, etc.) et des correspondances performantes notamment entre les différentes lignes de l'étoile de Veynes. **Une tarification adaptée et harmonisée** entre les deux régions peut faciliter la lisibilité de l'offre de transport. L'aménagement des trains et des gares avec un **accès au numérique** peut encourager l'usage du train par les travailleurs. Les gares et ses abords doivent être repensés comme des pôles d'échanges multimodaux et de vie (accès au service, coworking et tiers lieux, artisanat et FRET associé, etc.).

La **réouverture de certaines gares** doit être envisagée afin de tenir compte des augmentations de la population de communes situées à la périphérie de certaines agglomérations ou pour répondre au développement de la fréquentation de certains sites touristiques.

## L'information et la communication au service du développement « train/territoire »

Les lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes connaissant un certain nombre de dysfonctionnements qui portent sur le fonctionnement (retard des trains, enjeu des correspondances, etc.). Ceci renvoie fréquemment aux **enjeux de gouvernance** (voir paragraphe suivant sur la gouvernance) et à l'identification d'un interlocuteur pour les usagers des trains. Ainsi, il convient de travailler :

le contenu du message  
(information)

le support et le mode de  
communication



Les actions d'information et de communication servent à consolider les projets et actions menés pour un meilleur usage du train par les habitants des territoires (vocation professionnelle ou de loisir), et pour le développement d'une offre touristique aussi bien à destination d'une clientèle locale qu'envers une clientèle internationale. Si la communication autour du fonctionnement du train (retard, dysfonctionnement) revient avant tout à l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) et son exploitant qui dispose de l'information, en revanche celle concernant le déploiement d'offre touristique nécessite **un échange d'information entre les acteurs du territoire et l'AOT et son exploitant**. Enfin, le train peut aussi être un formidable support de communication au service des territoires qu'il dessert. La surface extérieure des wagons et locomotives des trains régionaux comme du TET Paris-Briançon pourrait porter non plus seulement la marque du seul exploitant ou de la région organisatrice mais transporter au cœur des gares les images attractives de nos territoires et stations touristiques.

## Une gouvernance à inventer

Les Régions sont Autorité Organisatrice des Transports (AOT) pour les lignes ferroviaires. Une offre de transport est proposée à l'utilisateur. La coopération implique la mise en place d'une gouvernance élargie. Le processus de coopération pourrait s'organiser autour de quatre axes:

Retours d'expériences sur l'ouverture à la concurrence (Suisse, Italie, Autriche, Allemagne, etc)

Retours d'expériences en France (Train des Pignes, Corse, etc)

Examen de la gouvernance actuelle

Définition des scénarii de gouvernance



11

**Les Régions sont Autorité Organisatrice des Transports (AOT)** pour les lignes ferroviaires et les lignes routières express régionales. Les Régions AURA et SUD PACA décident de l'organisation et des tarifs. Elles confient l'activité à un opérateur, actuellement la SNCF. Les agglomérations et les métropoles interviennent dans le plan de déplacement urbain qui les concernent ; elles contribuent à l'attractivité, l'amélioration des dessertes des gares, à l'intermodalité (bus, location vélo, aire de covoiturage, etc.). Au final une offre de transport est proposée à l'utilisateur. Dans ce modèle classique, le train est vu essentiellement comme un moyen de déplacement menant d'un point A à un point B. Dans le cadre de la coopération envisagée, les Régions demeurent l'Autorité Organisatrice des Transports. **D'autres collectivités** qui portent des compétences en matière sociale, touristique, de mobilité et d'aménagement du territoire se retrouvent **parties prenantes du processus de coopération**. Le train n'est plus seulement un moyen de transport, il est placé au service du développement des territoires. Ceci suppose **une gouvernance avec de multiples acteurs** dont les rôles restent à préciser. Par ailleurs, pour estomper l'effet frontière entre les deux régions, la gouvernance devrait être positionnée à une échelle interrégionale.

## Action 1 : Recenser, capitaliser

Le recensement des données et leur capitalisation constituent une étape nécessaire avant de s'engager dans toute action. Cette capitalisation permet de préciser, d'exclure ou de confirmer des études ou travaux à réaliser.

### Projets potentiels

- 1.1. Recenser et synthétiser les études autour des alternatives à la motorisation diesel. Les recherches doivent porter aussi bien sur **la motorisation** que l'allègement du matériel roulant. Un effort sera porté sur la motorisation à hydrogène ou GNV dans le contexte montagnard (pente).
- 1.2. Dresser un état des lieux du **FRET** actuel et rechercher dans les archives (SNCF, entreprises locales) le transport réalisé autrefois par le rail. Ceci afin d'établir un potentiel de développement pour les lignes.
- 1.3. Établir un panorama **des actions pour dynamiser l'usage du train** autour du tourisme et de la mobilité pour les habitants. Retour d'expériences pour d'autres lignes dont le train des Pignes (une des branches de l'étoile de Veynes sans connexion), train en Corse, et analyse du CEREMA sur les petites lignes.
- 1.4. Étudier les dispositifs de **train composites** existants et leur potentialité de transfert sur les lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes (voyageurs + FRET) ainsi que la possibilité d'un service de livraison des commandes internet par train jusque dans les gares
- 1.5. Recenser les **études de faisabilité**, d'urbanisme, d'aménagement et de développement des territoires à l'abord des gares
- 1.6. Faire le bilan et établir les perspectives d'extension pour **le festival culturel du Veyn'Art**
- 1.7. Recenser les initiatives d'offre de transport permettant une **utilisation illimitée** de tous les systèmes de transport pour une durée déterminée
- 1.8. Recensement de toutes études pouvant inspirer et permettre le développement d'actions visant l'usage du train

### Rendus attendus

Document de synthèse récapitulant la situation actuelle des lignes, les potentiels de développement, des retours d'expériences dans des situations proches puis les points à approfondir par des études de faisabilité

complémentaire. Il s'agira également d'apporter de la transversalité lors de cette revue bibliographique pour traiter conjointement les enjeux de FRET, de tourisme, d'économie locale, etc.

## Action 2 : S'inspirer, favoriser la coopération, la mutualisation

L'étape 2 consiste à s'inspirer d'expériences pouvant enrichir la réflexion. Cette deuxième phase permet notamment par des voyages d'étude dans des territoires identifiés comme pertinents et porteurs de solution d'observer les dynamiques dans ces territoires, de comprendre plus finement les mécanismes par des entretiens avec les parties-prenantes. Elle permet également de favoriser la cohésion entre les coopérants et de créer les conditions d'une mutualisation.

### Projets potentiels

- 2.1. **Voyages d'étude** portant de préférence sur l'usage de train dans un contexte mixte (usage professionnel, touristique, FRET)
- 2.2. Échanges autour de **mode de gouvernance** pour la gestion de lignes de train
- 2.3. Rencontre, voyage d'étude autour du Train de Pignes d'une part pour s'inspirer des acquis sur cette ligne, d'autre part dans un objectif de **raccrochement potentiel de cette ligne avec l'étoile de Veynes** (remise en service du tronçon Saint-Auban/Digne-les-Bains)
- 2.4. Organisation d'une **rencontre entre territoires** (commune support de gare notamment) pour recenser toutes les initiatives et perspectives dans les territoires
- 2.5. Autre action visant à favoriser la coopération, la mutualisation



### Rendus attendus

Recueil des principaux acquis et de la parole des coopérants. Création d'un document (brochure, film) de communication pouvant être largement transmis afin de donner envie. Au cours des voyages d'étude, les déplacements

en train sont mis à profit pour favoriser la mutualisation et la création de projets entre les coopérants. Ces éléments sont repris dans un document de communication.

## Action 3 : Approfondir, mener des études de faisabilité

En attendant les résultats des deux étapes précédentes, qui permettront de préciser les études à mener, quelques pistes ont déjà été lancées par les participants de la rencontre de Veynes.

### Projets potentiels

- 3.1. Étude de faisabilité pour la mise en place de **trains décarbonés** dans le cadre de la transition énergétique et dans le contexte spécifique de la montagne. Approfondir les potentialités de mise en place de train à hydrogène ou GNV.
- 3.2. Étude de potentialité de développement du FRET **auprès des professionnels** sur les territoires, combinaison transport de voyageurs/transport de marchandises (train mixte)
- 3.3. Étudier les opportunités de création de pôles multimodaux en associant **différents services à la population** (MSAP, crèches) **et activités** (artisanat, coworking)
- 3.4. Travailler sur **l'aménagement de wagons et des gares** dans l'optique d'un développement du train à destination des populations locales et des touristes, accès au numérique des trains
- 3.5. Examen de **scénarii de gouvernance** pour le développement du train au service des territoires
- 3.6. **Étude de faisabilité de réouverture de gares** (exemple de la Bâtie Neuve) ou du **tronçon Château Arnoux/saint Auban-Digne**
- 3.7. Étude pour **le développement d'un « Global Pass »** pour une utilisation de tous les systèmes de transport à disposition sur le territoire de l'étoile de Veynes
- 3.8. Autre action permettant d'approfondir des pistes pertinentes



### Rendus attendus

Compte-rendu des études de faisabilité confirmant ou infirmant un potentiel de développement. Schémas, coupes (etc),

compte-rendu avec présentation des résultats aux propriétaires des infrastructures et communes supports des gares.

## Action 4 : Développer l'existant, expérimenter

Un certain nombre d'actions sont déjà menées par les collectivités locales pour favoriser l'usage du train. Sans attendre, il convient de favoriser la diffusion et d'étendre la mise en place de ces actions.

### Projets potentiels

- 4.1. Renforcer le rôle de colonne vertébrale des lignes de l'étoile de Veynes, poursuivre le **rabattage des lignes de cars** (et autres moyens de déplacement) vers les lignes de train et envisager de nouvelles lignes (ou redéployer l'existant) au départ des gares pour desservir les territoires isolés
- 4.2. Développer le **transport à la demande** au départ des gares
- 4.3. **Favoriser les correspondances** entre les lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes entre elles, et avec les **autres modes de transport collectif**, harmoniser les tarifs, faciliter les correspondances
- 4.4. Certaines gares disposent d'ores-et-déjà de zones aménagées pour **les vélos, connexion aux itinéraires de randonnée** et balisage au départ des gares, **fléchage vers les services, les aire de covoiturage**, etc. Extension de ces dispositions à l'ensemble des gares
- 4.5. Renforcer les **places destinées aux vélos, matériel de sport d'hiver**, etc
- 4.6. Adapter ou construire **une offre touristique** sur la base de l'existant (transport, hébergement, prestation), encourager l'usage du train pour les colonies de vacances et les groupes
- 4.7. Développer les événements culturels sur les lignes de l'Etoile de Veynes avec par exemple **l'extension du Veynart** à d'autres lignes, au départ d'autres gares
- 4.8. A titre expérimental sur une période limitée, **dédier un wagon pour recueillir les doléances** et propositions des usagers/touristes/habitants, mettre **un agent d'accueil** pendant les périodes touristiques ; le train du Veynart pourrait être sollicité pour certaines de ces expérimentations
- 4.9. Organisation d'**Eductour** pour les locaux
- 4.10. Engager toutes les mesures favorables à la **captation des flux de transport** : réouverture de gares, modifications de cadencement et d'horaires souhaités, adaptation du trafic à la programmation d'événements à forte attractivité
- 4.11. Autre action expérimentale ou de développement

### Rendus attendus

Mise en œuvre opérationnelle pouvant faire l'objet d'une évaluation globale dont le portage reste à définir (renvoi au 3.5. sur la gouvernance), investissement dans les gares, à la sortie des gares (balisage, fléchage, zones

aménagées pour les vélos, etc), organisation de rencontres, d'événements, recueil des besoins des habitants/touristes pour alimenter l'état des lieux et les projets futurs, formalisation d'offres touristiques, etc.

## Action 5 : Informer, Communiquer

Les actions d'information et de communication doivent servir à mettre en valeur l'offre existante, future, véhiculer une image positive du train. Les supports seront déterminés en fonction de l'utilisateur concerné.

### Projets potentiels

- 5.1. Qualité de l'information : message positif portant sur l'usage du train à savoir le confort, la sécurité, adapté aux personnes à mobilité réduite, l'écologie, la découverte douce de territoires préservés, le temps retrouvé,
- 5.2. Deux "cibles" : les usagers/habitants, les touristes locaux ou nationaux/internationaux
- 5.3. Communication sur l'ouverture et la fermeture des lignes, difficultés, alternatives
- 5.4. Campagne de communication pour inciter à laisser sa voiture (profiter de travaux sur les routes pour encourager à prendre le train et créer des habitudes), découvrir les territoires proches au cours de week-end
- 5.5. Campagnes de communication liés à des offres touristiques pour les sports d'hiver, loisirs d'été (train/logement/services), voire d'intersaison et proposant des offres de réduction
- 5.6. Création d'un guide du routard au départ des lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes
- 5.7. Surface extérieure des wagons et locomotives utilisée pour diffuser dans les gares une image attractive des territoires de l'étoile de Veynes et des stations touristiques
- 5.8. Instaurer ou renforcer le B to B entre opérateurs touristiques, collectivités et gestionnaires de la mobilité ferroviaire
- 5.9. Autre action visant à communiquer et informer



### Rendus attendus

Sur la base des outils existants (plateforme internet existante, format papier) véhiculer davantage d'informations,

puis développer de nouveaux outils en fonction des besoins identifiés (brochures, campagne publicitaire, etc)

# Coopération de l'Étoile de Veynes

Vers une stratégie partagée pour dynamiser les lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes

Décembre 2018

« Les initiateurs de la démarche remercient les participants de la rencontre de Veynes (9 octobre 2018) pour leur contribution à cette démarche »

## Initiateurs et partenaires de la coopération :

Communauté des communes du Diois  
Parc naturel régional du Vercors  
Syndicat Mixte des Transports en commun de l'agglomération grenobloise  
Grenoble Alpes Métropole  
Communauté de communes Val de Drôme en Biovallée  
Conseil de développement du Pays Gapençais  
Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes  
Collectif Gare à nous  
Dromolib  
Association Grenoble Veynes

Graphisme : Christian Daumal

Conception et réalisation du document : CIPRA France

## CONTACT :

Marc-Jérôme **Hassid**

Directeur

CIPRA France

Tél : 04 76 42 87 06

[marc-jerome.hassid@cipra.org](mailto:marc-jerome.hassid@cipra.org)

Robert **Besson**

Conseil de Développement

Pays Gapençais

Tél : 06 31 42 48 14

[besson.r@wanadoo.fr](mailto:besson.r@wanadoo.fr)

Estelle **Jabrin**

Coordinatrice Leader

ComCom du Diois

Tél : 04 75 22 29 48

[estelle.jabrin@paysdiois.fr](mailto:estelle.jabrin@paysdiois.fr)

Références photos : couverture (4) (9) (11) (12) Robert Cuchet (5) Dominique Vivares (2) (3) (6) (7) (8) (10) (13) (14) (15) Audrey Rousselle