



La Voix ferrée des Alpes

Petit journal de décryptage ferroviaire. Pour que nos trains continuent à donner de la voie !

= Parution aléatoire =

= reproduction conseillée =

= prix libre =

A NOUS DE LEUR FAIRE PRÉFÉRER LE TRAIN !

C'est peu dire que *la Voix ferrée des Alpes* a du nez. Dans son dernier numéro, le journal appelait à témoignages pour comparer train et car. Il s'agissait de contrer les arguments de tous ceux qui font semblant que l'un et l'autre se valent, et que le bitume pourrait donc bien remplacer le rail sur nos « petites lignes ». Et paf, voilà que deux mois plus tard, en février le président de la Région PACA faisait part de sa « proposition » de « substituer des cars aux trains » sur la ligne Gap-Briançon. Et repaf, voilà que le 30 juin dernier, le Conseil départemental de l'Isère annonce officiellement « privilégier la route » sur l'axe Grenoble-Gap (lire ci-contre). Voilà pour les discours. Dans la pratique, sous couvert de « complémentarité » entre car et train (lire p. 3), la Région PACA poursuit le rognage progressif du ferroviaire (lire p. 2) opéré de longue date par la SNCF. Elle ouvre ainsi un... boulevard au transport routier. Là, en lieu et place du « haut niveau de service » vanté, se dessinent des allongements sans fin des temps de parcours (p. 2) et la renaissance d'une véritable troisième classe digne de temps qui ne sont plus révolus. Comme le résume pourtant un militant du Collectif de l'étoile de Veynes, « il est ridicule de privilégier l'autocar quand l'axe routier est parallèle à la voie ferrée souvent sous utilisée ». Ridicule ? Nous allons détailler pourquoi. Car en cette époque de mauvais augure, où le nouveau Président de la République a donné son nom à des cars, en ce début d'été où les menaces sur l'étoile ferroviaire de Veynes n'ont jamais été aussi précises, c'est à nous d'élever la voix pour leur faire préférer le train ! 

L'ISÈRE ABANDONNE LA LIGNE GRENOBLE - GAP MALGRÉ UNE HAUSSE DE FRÉQUENTATION MASSIVE

Le Département de l'Isère vient d'entrer dans l'histoire comme la première collectivité à appeler de ses vœux l'abandon de la ligne Grenoble-Gap, jugée trop peu fréquentée. L'institution, qui est incapable de fournir les bons chiffres, semble ne pas savoir qu'en réalité, la fréquentation de la ligne est en hausse massive depuis plusieurs années.

Le loup sort du bois. Comme le relève le collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes, le Conseil départemental de l'Isère vient de devenir ce vendredi 30 juin la « première collectivité territoriale concernée par la ligne ferroviaire Grenoble-Gap à proposer son abandon ». L'exécutif a beau jurer la main sur le cœur, dans un amendement voté en séance publique qu'il « ne demande nullement la fermeture de la ligne Grenoble-Veynes-Gap », arguant afficher « seulement ses priorités » financières, les mots sont bel et bien là. Dans son « vœu pour une stratégie de développement du ferroviaire en Isère », voté tel quel malgré la levée de boucliers du collectif d'usagers et de l'opposition, il considère que « pour la desserte de Gap depuis l'Isère, dans son ensemble, il est raisonnable de privilégier la route ». Et enfonce le clou : « cette position est partagée avec le Département des Hautes-Alpes qui considère que l'accès ferroviaire à Gap passe par Valence et non Grenoble ».

Fréquentation en hausse massive

Pourquoi une telle position ? A cause de la « fréquentation » de la ligne explique le vœu départemental. Elle est « extrêmement faible », précise un communiqué de presse rédigé à deux mains avec le Département des Hautes-Alpes le 28 juin. D'où viennent les chiffres ? (suite p.2)

(suite de la p. 1) « *Il faut voir avec mon homologue de l'Isère, je lui fais pleinement confiance* », répond le responsable com' des Hautes-Alpes. Lequel, après plusieurs relances, finit par nous renvoyer vers des chiffres cités par le *Dauphiné libéré* le jour du vote en assemblée départementale... et tirés d'un communiqué de presse du collectif de l'étoile ferroviaire. En assemblée plénière, le président Jean-Pierre Barbier bombe le torse, précisant avoir « travaillé » le dossier et « rencontré tous les acteurs du ferroviaire », mais il cite lui aussi les mêmes chiffres : « 400 personnes par jour (...) la réalité, elle est là ». En fait, pas vraiment. Selon la SNCF, contactée par la *Voix ferrée des Alpes*, le Président ne tombe pas loin : 450 voyageurs par jour en moyenne sur 2016, d'après les bases de données de ventes de billets. Mais elle donne une précision de taille, qui semble avoir échappé à l'exécutif isérois : « nous, on compte en voyages. Il y a 900 voyages par jour : on considère qu'un voyageur fait l'aller-retour dans la journée ». Il y a mieux : en 2013, le nombre de voyages par jour était de 517. La fréquentation de la ligne a donc augmenté en moyenne de plus de 20 % tous les ans sur cette période.

Position de principe

En novembre dernier, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, par la voix de son président, alertait en séance publique : « *c'est une ligne que nous aimerions sauver. Et donc la question c'est de savoir (notamment) quelle est la mobilisation du département de l'Isère sur ce sujet* ». Dans leur communiqué commun, l'Isère et les Hautes-Alpes lui répondent clairement : la ligne « *ne justifi(e) pas de nouvelles dépenses estimées à 50 millions* ». Interpellé en séance publique sur cette phrase, le président du Département isérois insiste : « *oui, on préféreraient qu'ils (la SNCF) mettent l'argent ailleurs* ». Pourquoi une telle position de principe ? Contacté par nos soins, le Département ne répond pas : « *à la Région de décider, nous on ne veut rien condamner* ». Du côté des Hautes-Alpes, le son de cloche est différent. Le Département, qui avait voté en septembre dernier une « *motion relative au maintien de la ligne ferroviaire Veynes-Grenoble* », explique : « *la perspective de fermeture de la ligne (si des travaux ne sont pas entrepris) est en 2025. C'est quand même loin. S'il y a urgence à fermer, on pourra réenvisager d'intervenir* ». Il indique ne pas avoir demandé de modification du texte du vœu isérois « *parce qu'on est d'accord sur les projets* », mais il reconnaît : « *c'est très mal tourné* ». « *Très mal tourné* », très mal renseigné : peut-être deux bonnes raisons de revoir un vœu qui risque de mal passer ?

TRAIN GAP-BRIANÇON : MARCHÉ FUNÈBRE, ORCHESTRE ET CHŒURS

La Région PACA se défend de vouloir fermer la ligne Gap-Briançon. Cependant, son discours tient surtout de l'éloge funèbre, alors que le plus discrètement possible, elle orchestre le développement du routier et le rognage du ferroviaire.

L'ancien président de la Région PACA Christian Estrosi, motard de son état, le clame volontiers : « *Jamais la Région n'a annoncé, envisagé, pas même évoqué la fermeture de quelque ligne que ce soit* » (communiqué du 8 février 2017). Il n'empêche, elle joue une petite musique plutôt tristounne du point de vue du rail. Février 2017, Assises des transports en PACA. Le même Christian Estrosi propose rien moins que de « *substituer des cars aux trains* » notamment sur la ligne Gap-Briançon. Pour étayer l'idée, l'artillerie lourde est de sortie : d'après un sondage commandé par la Région, 61 % des habitants de PACA seraient prêts à prendre le car plutôt que le train. Mais seulement « *dans l'hypothèse de trajets en cars à haut niveau de service (forte fréquence, amplitude horaire élevée, ponctualité, confort, itinéraire en site réservé comme pour un tramway c'est-à-dire avec des routes / voies exclusivement réservées au passage des cars* ». Hypothèse très illusoire donc, mais qu'importe : l'idée peut faire son chemin qu'une majorité d'usagers serait prête à prendre la route.

Silence. Toujours lors des Assises des transports, Christian Estrosi annonce des « *études* » de faisabilité lancées pour remplacer les trains par des cars entre Gap et Briançon. Et dans une lettre de mai 2017 au maire de Briançon, il reproche aux trains d'être « *moins fiables* », précise que « *la fermeture de la ligne ferroviaire de septembre à décembre prochain (pour raison de travaux) sera l'occasion d'expérimenter une offre de service en car* » et annonce « *envisager la poursuite du dispositif* » après « *retour d'expérience* » auprès des usagers. Quel dispositif exactement ? A quelle date ? Quel intérêt alors que la Région investit dans le même temps 7,3 millions d'euros pour des travaux sur la voie ? Et d'ailleurs, cinq mois après les études annoncées, le nouveau président de Région Renaud Muselier est-il sur la même longueur d'ondes ? Mystère, car ni le cabinet, ni le vice-président aux transports, ni la direction du service des transports n'ont souhaité nous répondre malgré nos multiples relances. Une seule consigne : silence dans les rangs. Un silence qui laisse place à l'inquiétude, d'autant que les services se réorganisent.

Orchestre. D'abord, alors qu'habituellement la Région confie à la SNCF la gestion des cars de remplacement, cette fois-ci, pendant les travaux entre Gap et Briançon à la fin de l'année, c'est elle-même qui va les prendre en charge, via son service dédié au transport routier. Ensuite, grâce au transfert de la compétence des cars départementaux vers la Région à l'automne 2017, « *nous allons redonner de la vitesse de croisière aux LER* » expliquent les services. « *Nous mettrons les scolaires sur des cars scolaires qui desserviront plus d'arrêts, et nous gagnerons en vitesse commerciale sur les autres lignes* ». En concurrence directe avec les trains, donc. Enfin, elle rogne peu à peu le service ferroviaire entre Gap et Briançon. En deux ans, c'est pas moins de 3 circulations TER sur 19 en semaine qui s'apprentent à être supprimées, soit plus de 15 % du service. En effet, d'après l'avant-projet de grille horaire TER 2018, dont la *Voix ferrée des Alpes* a pu prendre connaissance, la Région s'apprête à commander à la SNCF la suppression de deux trains Briançon-Gap, bien que des modifications de cette grille soient encore possibles. Reste qu'un train Gap-Briançon a déjà été supprimé depuis la grille horaire 2017.

Qualité de service. Détail d'importance : ce train a été remplacé par un car qui part à la même heure et arrive... une demie-heure plus tard (soit 40 % d'augmentation du trajet, qui dure environ une heure et quart en train). En termes de qualité de service, l'inquiétude est donc également de mise. D'ailleurs, le Président de Région sortant promet dans sa lettre au maire de Briançon une offre « *améliorée notamment en termes de fréquences et de desserte* » pour les cars de remplacement pendant les travaux de fin d'année. Or, ses propres services le contredisent : pour eux, la desserte pendant les travaux sera « *équivalente* » et la grille horaire, la « *même* ». Ils prédisent en outre « *quelques minutes de retard lors des embouteillages* ». Directement interpellé sur ces contradictions, l'exécutif n'a pas jugé opportun de répondre. Le car ? Un transport « *fiable* », on vous dit !

VOUS AVEZ DIT « COMPLÉMENTARITÉ » ?

Les cars sont appelés à se multiplier sur le bord de nos lignes ferroviaires. A chaque fois qu'elle est interpellée sur ses choix en la matière, la Région PACA répond : « complémentarité » entre car et train. Alors, qu'en est-il, actuellement, en PACA et en Auvergne-Rhône-Alpes ?

La ligne hivernale Oubus Marseille-Briançon ne sera reconduite par l'opérateur, loin de toute logique de service public, que si « les perspectives de développement » sont jugées suffisantes. Restent quatre lignes de cars qui roulent d'ores et déjà sur les branches de l'étoile ferroviaire de Veynes. Quelques constats s'imposent. D'abord, si on compare les billets plein tarif, le car est *toujours* moins cher à trajet égal. Contactée par nos soins, la Région PACA n'a pas souhaité justifier ce choix qui fait pourtant la part belle à la route. Ensuite, le car est souvent plus lent et dessert plus d'arrêts. Et pour cause : nombre de gares et de portions de ligne ont fermé au cours du temps dans le cadre d'un démantèlement progressif en règle du réseau ferré. Au final, sur les quatre portions de lignes concernées, pas moins de 28 des 38 circulations quotidiennes de cars sont en doublon avec un train*, soit près des trois quarts d'entre elles. Une belle prouesse en matière de « complémentarité ».

Ligne 4500 (Grenoble-Mens) et 29 (Marseille-Gap-Briançon) : objectif scolaires et doublons généralisés. La ligne Transisère 4500 mise en place par le Conseil départemental de l'Isère double la ligne ferroviaire dans sa portion entre Grenoble et Clelles. Depuis la nouvelle grille horaire d'avril dernier, les 3 trajets montants et 3 trajets descendants sont tous en doublon avec le train, pour cause de correspondance à Clelles (lire ci-dessous). En outre, chaque jour un car part de Monestier-de-Clermont vers Grenoble le matin et fait le trajet inverse l'après-midi... avec deux minutes seulement de décalage par rapport au train. Au Département, on avoue ne pas avoir « fait attention » à ce trajet-là, concédant que l'élaboration des horaires est « assez séparée » de celle de la SNCF. Mais on justifie les

doublons : « le Département a avant tout la compétence des transports scolaires. Donc les cars assurent tous les arrêts intermédiaires, ce que ne fait pas le train ». Le son de cloche est le même en PACA, où certaines lignes express régionales (LER), mises en œuvre par la Région, verraient leur succès et donc leur intérêt en grande partie expliqué par les trajets scolaires. Notamment pour la ligne LER 29, qui double la ligne TER Marseille-Gap-Briançon sur deux portions : entre Marseille et Gap (6 doublons sur 7 circulations), et entre Gap et Briançon (7 doublons sur 11 circulations).



Le train, c'est quand même plus beau.

Ligne 31 (Nice-Grenoble) : « pourquoi pas nous ? » La ligne LER 31 (deux allers et deux retours tous les jours y compris les week-ends) double la ligne TER Marseille-Gap-Briançon entre Sisteron et Serres (3 doublons dont un circulant avec seulement 15 minutes de décalage), et la ligne TER Grenoble-Gap entre Grenoble et Aspres (3 doublons également, dont deux doublons avec seulement 5 et 7 minutes de décalage à l'arrivée). Les services de la Région le reconnaissent : « notre réseau, c'est un énorme nœud, avec de nombreuses contraintes, donc c'est impossible de complètement éviter les doublons ». Ils défendent néanmoins l'intérêt de la ligne, fréquentée sur de grands et petits trajets, pour un total de 46 568 passagers en 2016

(soit 32 passagers en moyenne par trajet – tous ne faisant pas le trajet de bout en bout). Mais, sur des portions où existent déjà des trains, pourquoi faire rouler des cars ? « Les gens qui partent le matin de Nice veulent arriver à Grenoble en début d'après-midi. Si on les oblige à prendre une correspondance, ça leur allonge encore le trajet ». En réalité, les temps de parcours tout train (incluant certes du TGV, via Marseille et Valence) sont du même ordre que ceux du car (autour de 6h selon le cas, contre 6h30 pour le car). Dès lors, quel intérêt ? « Oubus (filiale de la SNCF) met bien des cars en concurrence avec les trains sur certaines lignes de la région, pourquoi pas nous ? ». Une réponse imparable mais quelque peu paradoxale par temps d'austérité budgétaire partout proclamée...

Ligne 33-37b (Veynes-Sisteron-Digne) : des cars à la place des trains disparus. La 33-37b double la ligne TER Marseille-Gap-Briançon sur une petite portion entre Veynes et Sisteron. Sur 4 circulations entre ces deux gares, seul un trajet fait doublon avec 40 minutes de décalage, à un horaire de faible circulation (départ du car de Sisteron à 15h20). Mais d'après les services de la Région, l'horaire est justifié par la correspondance vers Valence à 16h40. Globalement, expliquent-ils, la première vocation des LER, c'est « d'aller dans des zones non desservies par le TER, comme dans la région de Digne ». Mais justement, les trains desservaient Digne jusqu'en 1989. « Ce n'est pas le LER qui a tué le train ! » répond la Région. De fait, elle ne dirige les TER que depuis 1998. Néanmoins, quel qu'en soit l'auteur, le meurtre est indéniable. Outre la jonction entre Digne et Sisteron, complètement disparue, de nombreux arrêts ont peu à peu fermé sur l'ensemble des lignes de l'étoile ferroviaire de Veynes, faisant la part belle à la route. Comme en Isère, la Région PACA justifie : « le car dessert des arrêts non desservis par les trains ». En effet, sur la ligne 29 entre Gap et Briançon, le car dessert 11 arrêts de plus que le train. Mais 7 d'entre eux étaient auparavant des gares, fermées depuis. De même sur la ligne 31 entre Grenoble et Aspres, 6 arrêts sont concernés : tous sans exception étaient auparavant des gares ferroviaires. Comme le remarque un militant du train, « Quand on veut tuer son chien... ».

* Nous avons considéré comme « en doublon » les cars et trains circulant régulièrement les jours de semaine avec moins d'une heure de décalage au départ et/ou à l'arrivée.

Clelles : une correspondance attendue mais problématique

Si la ligne Transisère 4500 fait doublon avec la ligne de train c'est a priori pour une bonne raison : les cars assurent désormais la correspondance en gare de Clelles, ce qui les oblige à circuler à des horaires similaires. Les habitants de Mens peuvent désormais monter dans le car, changer pour le train à Clelles et faire l'inverse au retour. Problème : en termes horaires, aller à Clelles depuis Mens pour prendre le train constitue un détour puisque le trajet le plus court passe par Monestier-de-Clermont, gare desservie par les deux moyens de transports. Surtout, les passagers doivent prendre deux billets : aucune tarification commune n'existe pour l'instant. Soit plein tarif, 11€10 pour le train plus 3€20 pour le car entre Mens et Clelles (contre 4€40 pour le trajet Mens-Grenoble). Un prix vraiment peu attractif. Cette correspondance était « une des attentes des habitants du Trièves » défend le Département, qui annonce un premier bilan de la fréquentation pour la fin de l'année 2017. A suivre donc.

TÉMOIGNAGES

Quelle que soit l'épaisseur de neige

Depuis quelques années, chaque année, la SNCF ferme la ligne à deux reprises pour l'entretien de la voie. J'ai donc eu l'occasion de faire le trajet dans les « autocars de substitution » affrétés par la SNCF. J'essaye de lister les difficultés soulevées par ces remplacements : 🚗 D'abord le confort n'est pas le même dans les cars et dans le train. L'espace dédié à chaque voyageur est inférieur dans le train (-40% à -50%). Le voyageur est secoué dans tous les sens et surtout horizontalement, de droite et de gauche, les virages sont brusques et il est très rare que le chauffeur conduise en douceur et évite ainsi les désagréments de la route à ses passagers. 🚗 Il faut aussi tenir compte qu'un pourcentage non négligeable de la population souffre du mal de la route (entre 5 et 10%). Ces gens ne prendront jamais le car. (...)

🚗 En hiver, dans la tradition de la SNCF, la circulation des trains était assurée quelle que soit la météo et l'épaisseur de la couche de neige. Le train est en mesure d'assurer les circulations avec plus de régularité et de sécurité que la route. (...)

Michel

Lorsqu'il n'y a plus de places dans le bus

La ligne Grenoble Gap nous permet, à ma sœur de 15 ans et moi, de voir notre mère depuis déjà 3 ans ! (...) À tous ceux qui pensent nous mettre des bus, avez-vous déjà attendu dans le froid de Lus-la-Croix-Haute ? L'inconfort permanent, et le manque de place rythment nos week-ends dans vos bus ! Que faire lorsqu'il n'y a plus de places (...) le dimanche soir, à 18h16 et que les cours reprennent le lundi matin à 8h ? (...) Nous trouvions déjà que le manque de place dans le train était **LARGEMENT** palpable pendant les vacances et chaque week-end rallongé ! Ne parlons pas du chemin infiniment agréable que nous offre le train au cœur de nos douces montagnes ! Ni des emplois qui vont être supprimés ... Alors vous, dans vos confortables bureaux, si votre but est de supprimer des trains sachez que vous perdrez nombre de vos *usagés*, sachez que ce seront de nouvelles voitures qui circuleront sur les routes, engendrant problèmes de trafic et d'environnement. Réveillez-vous et demandez-vous, qui contrôle la SNCF ? Sans nous, vous ne seriez rien. Sans nous, nous prendrons la voiture.

Une usagère de 17 ans, étudiante à Grenoble

Les flux de la route

Petite photo du carrefour de Chorges (Hautes-Alpes) avec son magnifique rond-point qui devait tout régler en théorie. C'était dimanche 29 janvier 2017, un dimanche ordinaire, pas de vacances scolaires, pas de neige, mais plus de 2 km de ralentissement sur plus de 2 heures de temps entre 16 heures et 18 heures. Ce qui est sur le train allège les flux de la route : c'est une évidence.

Nicole



La route, ça fatigue !

« En théorie, il devrait y avoir un personnel de la SNCF pour contrôler les billets et donner le départ, mais là y'a personne. Moi, je fais le boulot d'au moins trois personnes : je conduis, je contrôle les billets, je fais mes départs et en plus c'est moi qui nettoie le car. Après ils disent le car, c'est moins cher. Mais c'est pas le train qui est cher, c'est les personnels ! C'est pas les mêmes conditions de travail ni la même qualité de service. Et puis sur la route, vous êtes pas tranquille comme sur les rails. Vous avez vu l'autre tout à l'heure ? Au stop je m'arrête, je regarde, je redémarre et lui accélère, il me fonce dessus et après il m'engueule. Ça, dans le train vous l'avez pas. La route, ça fatigue ! »

Un chauffeur de cars de remplacement, à Grenoble.

CE QUE NOUS NE POURRONS PLUS FAIRE DANS LE CAR

🚗 Lire et travailler parce que ça tangué trop 🚗 Manger 🚗 Transporter son vélo (souvent) 🚗 Faire pipi et caca (souvent) 🚗 Monter même s'il n'y a plus de place assise 🚗 Monter sans billet et le prendre à bord si on arrive juste à l'heure dans une grande gare 🚗 Monter avec son gros chien 🚗 Attendre *dans* la gare 🚗 Monter en fauteuil roulant (souvent) 🚗 Se dégourdir les jambes pendant que ça roule 🚗 Avant de monter, savoir si le car va avoir du retard (aucune info dans les gares intermédiaires) 🚗 Échapper aux chansons de Jo Dassin (et autres) quand le chauffeur a décidé de mettre la radio à fond... **Bref : le car, c'est le retour de la troisième classe !**

Toutes nos excuses pour ce numéro écrit petit, avec pas beaucoup d'images. C'est que les menaces sur nos trains sont nombreuses... Et qu'on publie trop peu souvent. On va essayer d'y remédier !

LA VOIX FERRÉE DES ALPES

Le petit journal de décryptage ferroviaire remercie mille fois toutes celles et ceux qui lui ont fourni documents, témoignages, billets d'humeur, informations, contacts, explications de toutes sortes. Et toutes les personnes qui participent à le faire connaître : impression, diffusion, distribution dans les trains, les gares et les manifestations diverses. Continuez comme ça ! Pour que nos trains continuent à donner de la voie...



Pour tout contact :
lavoixferreedesalpes@orange.fr