

Compte-rendu de l'assemblée générale du 18 mars 2023

Collectif de l'Etoile Ferroviaire de Veynes

Lus-la-Croix-Haute

Informations clés sur la situation: le CPER (contrat plan état régions) entre en phase de négociation en mars 2023. C'est maintenant qu'il faut agir pour que les branches de l'étoile ferroviaire obtiennent les travaux nécessaires à leurs développements (estimation de 300M€ sur l'ensemble des branches). Sans ces financements, les branches risquent de fermer (au moins partiellement). Grenoble-Gap fermerait post-2027 sans financements supplémentaires.

Après un repas partagé de 12h30 à 14h, huit ateliers ont été animés en parallèle de 14h à 15h30: collectif du train des merveilles/Roya, fonctionnement matériel, correspondances, branche dromoïse, branche iseroïse, communication, guichets, écologie. Deux stands en plus étaient tenus par Lichens / Trièves Mobilité Durable et Alpes-là. Les participant.es étaient invité.es à circuler à travers les ateliers pour échanger.

Le temps en commun prévu de 15h30 à 17h15, commence par un retour de chacun des ateliers au collectif:

- Collectif du train des merveilles – Catherine

Présentation d'un petit film et de diapos. La ligne de la Roya est une ligne importante pour la France et l'Italie (trains français et italiens). Ligne en danger. Actions : chaînes humaines, « 20 propositions pour le train des merveilles » signées par beaucoup de gens...

Pas eu de trains entre 1945 et 1979. Les italiens ont accepté de la reconstruire et de la maintenir à leurs frais au titre des dommages de guerre, jusqu'en 2012. En 2013, SNCF Réseau impose de grosses limitations de vitesse, entrant ainsi dans le cercle vicieux horaires inadaptés / fréquences en baisse <-> fréquentation en baisse. Travaux à prévoir pour un tunnel sur la ligne. Fermeture de ligne prévue si le tunnel qui présente des anomalies n'est pas réparé. Sur des dommages dûs à la tempête Alex en septembre 2020 et à la crue, 20 M€ sont sortis en deux mois pour des réparations sur la ligne, car crue très médiatisée ! A côté en deux ans, 110 M€ ont été sortis pour la route par le département, pour refaire la route là où la crue l'a détruite et pour mieux adapter les tunnels au trafic de camions.

- Atelier fonctionnement – Caroline

gros problèmes de matériel à Grenoble (pas seulement sur la ligne des Alpes). Le matériel n'est pas assez bien entretenu, et tombe trop régulièrement en panne. Ce qui explique les rames qui manquent, ou les trains supprimés.

Il n'y a plus de réserve de personnel, donc des fois des trains sont supprimés parce que l'agent est bloqué sur un train en retard. On demande aux cheminots de faire mieux avec moins de moyen. Le Veynes de 6h a beaucoup de mal à démarrer le matin, et a souvent des retards voire même supprimé. Ce qui a des impacts plus tard dans la journée.

- Atelier correspondances – Nicole

Grenoble-Gap a réouvert comme un maillon isolé, sans tenir compte des autres branches de l'Etoile. Par exemple: Briançon Gap arrive 10 mn après le départ du Gap-Grenoble, ce qui empêche toute correspondance sauf à attendre de longues heures et enlève tout intérêt au trajet.

Les correspondances avec les branches sud et ouest ne sont pas mieux, quel que soit le sens. La voie ferrée appartient tout autant aux citoyens que la route, il faut revendiquer les adaptations qui correspondent à nos besoins et les porter avec le collectif.

- Atelier branche dromoïse – Bernard

58 M€ dont 21M€ à la charge de la région AURA pour rénover la branche Veynes -- Valence. Ne circulent que 4 AR par jour + train de nuit. Le collectif estime qu'il pourrait y avoir jusqu'à 16 A/R par jour. Le premier train part de Valence à 10h! Une étude a été faite pour ajouter des trains, soumise à la région AURA. La région refuse aux motifs de manque de matériel et surcoût. Aucune correspondances à Veynes entre les différentes branches.

- Atelier branche iséroïse – Marc-Jérôme

35M€ sur la ligne grenoble-gap pour les travaux d'urgence qui ont été réalisés. Il faut maintenant des travaux de pérennisation entre 80 et 100 M€. Sinon fermeture annoncée en 2027. Pour cela, il faut commander les travaux à partir de 2023/2024. On attend avec grande attention les CPER (contrat plan état région), dont les négociations commencent en mars 2023. Cote état, annonce à prendre avec des pincettes de 100 000 M€. Région Sud: signaux ok pour l'instant. Région AURA : annonces publiques qu'elle ne financera pas l'infrastructure, mais uniquement le matériel roulant. Il faut mettre la pression sur la région AURA.

- Atelier communication – Nicolas

Comment améliorer la communication numérique du CEFV?

1/ Site Internet <https://etoileferroviairedeveynes.info/>

Quelques idées simples à destination des usagers: i/ mettre en place liens vers CFF (qui a un moteur de recherches d'itinéraires qui fonctionne, au contraire de celui de SNCF Connect), vers les sites TER AURA/SUD qui ont les dernières infos à jour des trains circulant. Un petit résumé des bons plans tarifaires, rappeler que certaines communes du Trièves ont une offre de taxi incluse dans le transport ferroviaire –avec un petit surcoût, mettre des liens vers des sites de covoiturage où on peut se tourner quand le train ne fonctionne pas. ii/ ajouter des liens vers d'autres collectifs en lutte connexe (lichens, train de nuit, mobil idées, Alpes là, etc.) iii/ ajouter des éléments motivant l'usage du train plutôt que celui de la voiture iv/ mettre des liens pour les réclamations TER AURA / TER PACA.

Quelques idées simples à destination des décideuses et décideurs: afficher clairement les revendications du collectif sur le site, montrer que le site est à jour et vivant, qu'il reporte toutes les actions du collectif

Quelques idées qui demandent + de travail: ajouter des courtes vidéos témoignage d'usagers face à des difficultés avec le service dégradé d'aujourd'hui, ajouter un dossier des implications économiques du train sur les territoires traversés, un dossier sur toutes les aberrations qu'on vit au jour le jour sur les lignes de l'étoile...

2/ Réseaux sociaux (Twitter, Facebook, en ouvrir d'autres?): communication plus "aggressive" sur les réseaux sociaux, veille p/r aux actualités pour être réactifs et présents sur les réseaux.

Autres idées de communication (non numérique): ajouter des flyers dans les offices de tourisme, se rapprocher d'associations grenobloises pour inciter/informer les grenoblois à prendre les lignes de l'étoile

Tout le monde est le bienvenu pour aider à la communication (animer un réseau social, écrire des dossiers, interviewer, créer des revues de presse, etc.)

- Atelier guichets – Jean-François

Exemple de la gare de Veynes. Sous peu, le guichet sera totalement fermé. La mairie de Chorges a également reçu une information de réduction horaire, (plus que 2h d'ouverture du guichet par jour alors que le personnel est présent pour la sécurité, le rideau sera fermé, dès le 1er avril). Fermeture unilatérale. Comment ces guichets peuvent rester ouverts ? Veynes est le nœud de l'étoile, c'est peu

compréhensible. Le CEFV doit réagir devant ce non-sens. Les maires de Veynes et Chorges ont déjà rédigé un courrier.

- Atelier écologie – Jean-Noël

l'argument écologique est important pour l'usage du train. L'occupation de l'espace (emprise au sol) et l'impact paysager : une route et une ligne ferrée, ce n'est pas la même chose. On n'a pas envie que le Buech devienne un couloir à camion.

- Stand Lichens / Trièves mobilité responsable.

Luttent contre des travaux sur la RD 1075 dit de sécurisation. L'argument de sécurisation n'est pas justifié. 57 millions d'euros ce n'est pas justifié. Si on regarde, il y a des travaux entre Sisteron et le Col de la Croix-Haute (Hautes-Alpes), agrandissement pour faire passer du FRET. Barreaux autoroutiers prêt de Voiron sur la même RD 1075. SI on dézoom, l'intention est peut-être de doubler la vallée du Rhône et fluidifier le trafic routier. Difficile de la confirmer d'après les arguments du département de l'Isère. Nous entamons des recours juridiques. On fait partie du collectif national "la déroute des routes" pour un moratoire des travaux routiers.

- Stand Alpes-là – Vincent

Projet pour sensibiliser à la réalisation des randonnées en transport en commun. Été 2022 sur le département de l'Isère : favoriser la mobilité sans voiture. Vise plutôt les touristes et pratiquants mais aussi les habitants. Information sur les changements d'habitude.

S'ensuit ensuite un échange libre entre les présent.es:

Olivier : question de Marie Pochon sur le cabotage. La Région AURA peut le demander notamment pour la ligne de nuit Paris-Briançon.

Bastien : sur le même sujet du cabotage: le pass-intercité n'existe pas. Même problème pour chambéry/Modane. Les maires des communes doivent faire la demande au bon vouloir de la direction régionale. Pas de règle précise.

Francine : on ne peut se satisfaire d'avoir gardé le train de nuit de Briançon, parce que c'est un des rares en France qui a été sauvegardé mais nous avons perdu les trains de nuit supplémentaires aux périodes de pointe en hiver comme en été ce qui est vraiment préjudiciable .
Concernant la communication il serait très intéressant de faire le lien avec toutes les associations dont on vient de parler qui se mobilisent pour sauvegarder le train .

Marc-Jérôme: (en réponse à une question sur des travaux de signalisation éventuels) il n'y a pas de travaux de signalisation prévus avant 2030.

Guillaume Gontard (sénateur Isère) : 100 milliards d'euros c'est jusqu'à 2040. Si on redivise par le nombre d'années, c'est insuffisant pour les infrastructures. C'est une promesse creuse: la proposition de l'état est de financer 1/3 de cette somme, laissant les 2 autres tiers aux collectivités ; avec par exemple AURA qui dit aujourd'hui publiquement qu'elle ne financera pas les infrastructures. Donc c'est beaucoup un effet d'annonce.

Rencontre avec Clément Beaune sur renouvellement des infrastructures : veut une loi de programmation. Ce qui est une bonne chose ; mais les arbitrages ne sont pas passés.

Autres sujets : i/ les tarifs ! Gratuité ? ii/ Petit fret ? (petits colis) iii/ Question de l'arrêt à la demande ? (ce qui permettrait l'ouverture de nouveaux points d'arrêts sur les lignes, comme à la Faurie)

Hélène: 2 problèmes à Lus : pas possible d'acheter un billet en gare + le bus ne s'arrête pas au même endroit que le train + pas possible d'arriver à Gap avant 10h30

Vincent : pas de tarification unique entre TER et cars région. Il faudrait une harmonisation des tarifs.

Ramona : ajouter des liens vers tous les collectifs en lien avec le CEFV, ajouter des petites vidéos de témoignage, ajouter vidéo sur tarification zou, etc.

Olivier : les lignes de train sont des dorsales. Il faut motiver la région pour faire les dessertes fines en car à partir des gares. Utilisons le site Internet pour fédérer les petits collectifs autour de la question.

Robert Besson : volontaire pour reprendre le lien avec des élus. Se battre pour la réouverture de la gare de la Batie Neuve.

David : est ok pour faire circuler les infos du collectif au sein de ses réseaux

Marc : on a moins d'élus dans nos AGs qu'on a pu avoir par le passé. Il faudra veiller à mieux nourrir ce lien dans la suite.