

Les usagers du train sceptiques face aux promesses de la Région

FERROVIAIRE DANS LES HAUTES-ALPES Le collectif de l'étoile de Veynes se mobilise pour une meilleure desserte par train dans les Alpes du Sud. Les JO-2030, présentés par la Région comme l'occasion d'investir dans le rail, pourront-ils changer la donne ?

Cent cinquante ans après l'entrée du premier train en gare de Veynes, dans les Hautes-Alpes, tout ne roule décidément pas sur les rails dans les Alpes du Sud. Retards à répétition, cadencement catastrophique, duplication des trajets avec ceux des bus régionaux... Les sujets de frustration sont nombreux pour le Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes, qui défend les usagers des lignes Marseille-Briançon, Grenoble-Gap ou encore Valence-Briançon (toutes se croisent à Veynes). "Ici le rail, c'est la Berezina", lance Philippe Saugier, membre du collectif. "C'est devenu hyper militant de prendre le train dans les Alpes du Sud, tellement c'est compliqué".

Sauver le rail sud alpin

Composé d'usagers, de cheminots et d'élus, le collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes s'est fédéré en 2016 pour sauver la ligne Grenoble-Gap, alors menacée de fermeture. Un tronçon viabilisé *in extremis* fin 2019 grâce à des investissements de l'État, des Régions Aura et Paca et des collectivités. Mais six ans plus tard, la mobilisation reste plus que jamais de mise, explique Nicole Tagand, l'une de ses membres. "Il y a encore des menaces de fermeture", déplore cette retraitée, qui a choisi de vivre à Chorges en partie pour sa gare ferroviaire. "Les travaux concédés en 2019 n'ont fait que mettre des rustines sur une jambe de bois. On a pu rouvrir la ligne, sans pour autant qu'elle soit en bon état". Leurs champs de bataille sont nombreux. Premier sujet : le cadencement des trains. "Comment expliquer que le train partant de Briançon arrive à Gap 12 minutes après le départ du Gap-Grenoble ? interroge Nicole Tagand. Ça ne paraît pas insurmontable de faire partir le train un quart d'heure plus tôt de Briançon, de façon à ce que les usagers puissent aller jusqu'à Grenoble." Même constat sur la ligne qui part de Marseille et remonte la Durance jusqu'à Gap puis Briançon : seuls trois trains font la liaison complète tous les jours, avec des écarts d'environ 5 heures entre deux trains en



Nicole Tagand, membre du collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes, milite depuis 2016 pour l'amélioration du réseau ferré et de l'offre de transport en train dans les Alpes du Sud. / PHOTO LOUAI BARAKAT

pleine journée à Sisteron ou Lagnage. Deuxième frustration : les doublons, c'est-à-dire "les cars qui partent quasiment à la même heure, au même endroit, dans la même direction que le train. On utilise l'argent public pour payer deux fois le même service, et ne remplir ni les cars, ni les trains". En 2024, Nicole Tagand s'est amusée à les recenser : sur 10 trajets quotidiens Gap-Briançon en bus (pour 7 en train), 4 bus étaient programmés à moins de 15 minutes d'intervalle du passage d'un train. "On nous a répondu que ce serait réglé en 2026 - ça ne fait jamais que 10 ans de doublons".

Des solutions simples

Troisième cheval de bataille, les tarifs, considérés dissuasifs par certains usagers : un

“Ici le rail, c'est la Berezina.”

PHILIPPE SAUGIER, MEMBRE DU COLLECTIF DE L'ÉTOILE DE VEYNES

Marseille-Briançon coûte en moyenne 84 euros (59 euros avec une carte Zou Malin). C'est encore trop pour Nicole Tagand, qui rappelle que "Marseille, on est obligés d'y aller, notamment pour certains soins médicaux spécialisés. C'est notre métropole de référence".

"Il y a déjà plein de choses qu'on pourrait faire dès maintenant pour améliorer le service", assure pourtant un cheminot de la SNCF (qui souhaite rester anonyme) fort de ses plus de quinze ans d'expérience sur la ligne. "Là où la ligne n'est pas doublée, il y a plein de gares où on peut faire croiser les trains, mais il n'y a plus de personnel pour", abonde Nicole Tagand. Plusieurs points d'évitement, qui permettent de faire sortir un train de la ligne principale afin qu'un deuxième puisse le doubler ou le croiser, ont en effet été mis hors service ces dernières années faute de personnel. Une situation qui plombe le cadencement de la ligne des Alpes, puisque chaque pépin sur un train se répercute sur les autres. Enfin, la question des horaires est également épineuse, avec la nécessité d'en finir avec les cré-

neaux de 5 heures sans train, les doublons et les horaires de départ et d'arrivée souvent incompatibles, en bout de ligne, avec un travail de bureau.

"Si les gens se posent la question de savoir comment ils pourront rentrer chez eux, ils ne prendront jamais le train", déclare le cheminot pour qui le déclin du rail "ne date pas que de cette mandature de la Région", mais aussi de la restructuration de la SNCF, qui a été scindée entre Réseau (qui s'occupe du réseau ferré) et Voyageurs (responsable des trains) en vue de l'ouverture à la concurrence.

Les JO 2030 en ligne de mire

Excédé, le collectif veynois a interpellé la Région Paca avec virulence début janvier via sa page Facebook. Accusant son président, Renaud Muselier, "d'ignorer" sa responsabilité dans le délabrement du réseau sud alpin. Celui-ci a pourtant multiplié les déclarations d'amour au rail ces derniers mois, promettant d'investir massivement dans la ligne Marseille-Briançon grâce aux enveloppes débloquées

par l'organisation des Jeux olympiques 2030. Avec un objectif : faire passer le temps de trajet à 3h30 seulement, contre 5 heures aujourd'hui.

La promesse est-elle crédible ? "Moi je voudrais y croire", assure Nicole Tagand. "Mais pour le moment on n'a rien de concret". Son inquiétude ? Que passée l'euphorie des Jeux, tout reparte comme avant. "Ce n'est pas parce qu'on aura des rails flamboyants qu'on aura des trains, des horaires, du personnel."

Un discours nuancé par le cheminot, qui n'attend rien du "one shot" des Jeux mais espère des rénovations d'ampleur sur le rail sud alpin : "Si on ne se sert pas de la manne des JO pour le faire, on n'aura rien". Un exemple : certaines traverses à Veynes dateraient de la construction du réseau, il y a 150 ans ! "Il y a encore des portions où on est obligé de rouler à 60 au lieu de 120 km/h à cause de ça." L'espoir est donc permis. Mais pour les membres du collectif veynois, la perspective d'un sauvetage imminent du rail alpin grâce aux JO 2030 ressemble "à un coup de bluff".

Lyse MAUVAIS

lmauvais@laprovence.com

"Le train restera la colonne vertébrale des mobilités, y compris dans les Alpes" assure la Région

Sollicitée par *La Provence*, la Région met en avant les nombreux investissements réalisés ces dernières années pour l'étoile ferroviaire de Veynes : 51 millions d'euros lors du précédent Plan Etat-Région, 150 millions sur celui en cours. Et rappelle qu'elle a hérité de la mauvaise situation des lignes de proximité, dont elle a récupéré la charge en 2014 à la suite des lois de décentralisation. "On investit comme jamais !" assure Jean-Pierre Serrus, vice-Président de la Région en charge des transports et de la mobilité durable. En ce qui concerne les doublons et le cadencement, la Région se défend de tout problème de coordination entre les bus et les trains, qu'elle juge "complémentaires". "Qui peut imaginer aujourd'hui que la Région, autorité organisatrice des transports, ne coordonne pas les trains et les autocars ?", poursuit Jean-Pierre Serrus, qui dit travailler sur "la suppression d'incohérences" héritées du processus de décentralisation. "On ne fait pas du doublon de manière déraisonnée : lorsque plusieurs liaisons sont proches dans le temps, c'est parce qu'on a des dessertes à assurer." Sur l'avenir du train dans les Alpes, Jean-Pierre Serrus est inflexible : "Je suis à marche forcée pour améliorer les conditions de croisement, avec une signalisation, des dispositifs automatiques." Et promet que le train restera "la colonne vertébrale" des mobilités, y compris dans les Alpes. "Il faut qu'on nous fasse un tout petit peu confiance sur la capacité de nos équipes techniques. Avec l'outil qu'on a aujourd'hui, on fait au mieux."



3 MAI 2025

12 KM 18 OBSTACLES

7 KM 12 OBSTACLES

MUD KIDS

LAC DE PEYROLLES-EN-PROVENCE (13)




 @THEMUDDAY
 #THEMUDDAY

Carma

INFOS, INSCRIPTION ET PRÉPARATION
themudday.com



