



<http://asulgv.free.fr> (mail) asulgv@yahoo.fr

Fermeture de la ligne TER Grenoble – Valence en 2013 chronologie et positions de l'ASULGV

La position de l'ASULGV sur l'intérêt des travaux (électrification et raccordement du Sillon Alpin (SA) à la Ligne Grande Vitesse (LGV):

Sur les trois points présentés dans les conventions entre partenaires :

- le **premier point** relève de la possibilité, après électrification de pouvoir augmenter la fréquence du fret sur la ligne (aujourd'hui 4 trains/jours, demain, 10 trains/jours).
- le **deuxième point**, c'est l'intérêt annoncé de faire circuler des TGV entre Grenoble et Marseille ou Annecy et Montpellier par exemple.
- le **troisième point** concerne les améliorations attendues pour l'activité TER.

L'association ne peut être que **d'accord** sur les objectifs poursuivis dans le **point 1**, à condition de minimiser au maximum les nuisances des riverains du rail, ce qui semble avoir été largement prévu à la lecture des documents de l'enquête publique. Sur les améliorations attendues dans le **point 3**, l'électrification apportera un confort indéniable dans la mesure où la fiabilité d'une traction électrique est bien supérieure à la fiabilité d'une traction thermique (surtout quand on connaît l'âge du matériel dans lequel on circule actuellement). Cette électrification permettra l'arrivée des nouveaux matériels électriques sur l'ensemble du SA, déjà commandés par la Région. Pour autant, ne nous trompons pas en confondant systématiquement la fiabilité du matériel avec la ponctualité des trains, qui certes s'en trouve confortée mais seulement en partie (un dérangement de signalisation n'a rien à voir avec le mode de traction, les grèves à répétition encore moins !)

Sur le **point 2** (raccordement TGV), nous ne sommes **pas du tout d'accord**. En novembre 2010, nous avons fait parvenir une note aux présidents de la Région, RFF, SNCF, Conseil général de l'Isère dans laquelle, pour beaucoup résumer, nous considérons que dépenser 33 M€ pour faire circuler 2 TGV /jour prenant la place de trains TER en heures de pointe, relevait d'un gaspillage de l'argent public inacceptable ! Cette décision découle de tractations compliquées qui tiennent plus de « deals » financiers passés entre partenaires et d'arrangements entre responsables politiques, que d'un réel besoin identifié d'une clientèle qui n'a d'ailleurs jamais été évaluée ! C'est la Région qui payera, en plus de l'infrastructure, le fonctionnement (plusieurs M€) de ces TGV.¹ Nous demandions déjà (il y a plus de 14 mois) que cet argent soit réaffecté en partie, selon les besoins de modernisation du sillon alpin.

¹ La SNCF a toujours annoncé qu'elle refuserait de prendre en charge la circulation de ces TGV, estimant que la clientèle ne serait pas suffisante pour rentabiliser ces trains.

La position de l'ASULGV et ses démarches sur les modalités des travaux :

Acte I

Lors d'un **comité de ligne en 2010**, RFF a annoncé une fermeture de 9 mois sur la section Romans – Tullins (comité de pilotage février 2010 entre partenaires), section dans laquelle se trouvent les trois tunnels qui doivent être repris pour l'électrification et qui obligent à la fermeture, et une fermeture de 3 mois (estivale) entre Tullins et Moirans d'une part, Romans et Valence d'autre part, pour terminer l'électrification sur ces deux tronçons. Dans ce même comité de pilotage, il était prévu durant les 9 mois d'interruption de continuer à faire circuler les trains périurbains entre Tullins et Grenoble, et entre Romans et Valence. Pour les 3 mois de fermeture entre Tullins et Moirans (Romans-Valence), une substitution par cars devait se réaliser. RFF avançait les raisons de cette fermeture pour impératifs financiers et délais fixés par la Région. Dans la mesure où nous pouvions reprendre des trains très tôt sur la ligne, minimisant ainsi les distances et donc le temps de transport sur route, de surcroît dans des aires hors agglomérations, l'ASULGV n'était pas contre ces modalités. Un usager est aussi un contribuable, et l'on peut comprendre que des solutions, par mesures d'économie (60 M€) puissent être prises, même si elles occasionnent une gêne accrue pour l'utilisateur. Le tout est de mesurer cette gêne, et donc d'estimer avec objectivité si les sacrifices consentis sont en adéquation avec les bénéfices attendus.

Acte II

Lors d'un **comité de ligne en avril 2011**, nous apprenons que RFF fermera la ligne pour un an, et ce sur la section Valence-TGV – Moirans. RFF annonce aussi que le transbordement en gare de Tullins est infaisable pour des problèmes de coûts. Il est alors prévu un transbordement en gare de Moirans, et ce sans aucune concertation avec les partenaires et les usagers. L'association a alors demandé à RFF qu'il nous explique ses choix et les coûts associés. Pour cela, a été organisée **le 19 mai à Moirans une réunion où étaient présents l'ensemble des acteurs, Région, RFF, SNCF, CAPV, mairie de Moirans**. Nous avons demandé à RFF qu'il nous explique pourquoi l'abandon de Tullins et la faisabilité en gare de Moirans. RFF nous explique que transformer la gare de Tullins en gare terminus coûte 14 M€, et que les partenaires refuseront catégoriquement de mettre un euro supplémentaire dans ce projet, surtout pour prendre une disposition provisoire, utile uniquement pour le temps de la fermeture de la ligne. La SNCF, durant cette même réunion, nous présente un projet de substitution, complètement déconnecté des réalités : une trame s'appuyant fortement sur celle mise en place durant les étés 2007-2009. Pour résumer, il est prévu des cars avec diverses missions, selon les origines/destinations (O/D). La SNCF a donc présenté des services uniquement sur autoroute (Grenoble-Valence-TGV-Valence Ville, certains Romans-Grenoble, Saint-Marcellin-Grenoble) correspondant aux trains inter-cités et certains maillages régionaux. Puis, il nous a été présenté des services de cars correspondant aux trains périurbains, circulant sur la nationale (RD92) entre Saint-Marcellin et la gare de Moirans. Mais la SNCF ne semble pas du tout considérer que les conditions, par rapport à ce que l'on a connu en 2007-09, sont cette fois-ci très différentes.

Nous avons alors, dans une ambiance assez électrique, fait remarquer plusieurs choses :

- concernant le coût de 14 M€, où trouver le financement ? En réaffectant les 33 M€ du raccordement parfaitement inutile du SA à la LGV, raccordement fait pour faire circuler 2 TGV /jour alors qu'aucune correspondance n'a jamais été étudiée en gare de Valence-TGV,²

² Au service 2012, en gare de Val-TGV, 12 TGV pour Marseille de 7h00 à 22h16. Pas un seul en correspondance à 15 minutes avec les TER du SA. Le premier TER arrive à Val-TGV à 7h11....cherchez l'erreur.

tout cela pour un gain de temps de 20 minutes sur un trajet de 2h30 si une correspondance à 15 minutes était organisée entre les TER du SA et les TGV vers Marseille)

- il est faux de dire que retourner des trains à Tullins ne servira que pour le temps des travaux, car dans un futur proche, des trains ayant pour origine Tullins et à destination de Gières/Brignoud seront très utiles pour les personnes devant aller travailler dans l'agglomération grenobloise³,

- nous avons rappelé que la gare de Moirans n'était pas du tout commode d'accès (ce qui n'est pas le cas de la gare de Tullins), et que la substitution par cars nous semblait en ce lieu très problématique : nombre de véhicules à mettre en place, les difficultés de correspondances, les temps de parcours longs et pas fiables liés à la circulation sur une route nationale traversant plusieurs communes.

La réunion se termine, chacun campant sur ses positions, mais au moins, pour la première fois, RFF, SNCF, Région semblent un peu mieux mesurer l'ampleur du désastre annoncé même si RFF annonce qu'il n'y a pas de remise en question possible de la fermeture de la ligne sur un an avec les nouvelles dispositions prises.

Durant l'été 2011

En juin 2011, l'ASULGV écrit au Préfet de l'Isère pour l'alerter sur la situation problématique qui s'annonce. A ce jour, aucune réponse écrite.⁴ Au mois d'août, nous nous sommes donnés rendez-vous avec la direction TER en gare de Moirans, et nous avons fait ensemble en voiture le chemin que devraient emprunter les cars de substitutions selon ce que l'on nous a proposé en réunion du 19 mai. Le Directeur de l'activité TER a pu ainsi se rendre compte par lui-même des difficultés/impossibilités de retenir cette solution en l'état tout au long d'une année complète.

Acte III

Lors du **comité de ligne de novembre 2011 (Alixan)**, conformément à ce que nous avait dit RFF, la fermeture d'un an est toujours programmée, la SNCF revoit sa copie sur les itinéraires de substitutions (abandon de la nationale pour entrer dans Moirans), et ENFIN, des usagers s'emparent de la question de l'utilité de l'électrification et du raccordement. L'ASULGV, avant même que ne se tienne le CL d'Alixan, demande à la Région d'organiser une réunion sur **Saint-Marcellin (le 9 décembre)**, d'un accès plus commode qu'Alixan et organise une série de réunions publiques à Tullins, Vinay et St-Marcellin dans lesquelles elle expose l'historique qui conduit à la situation actuelle, et exprime sa position qui est la suivante :

☞ **abandon du raccordement à la LGV (33 M€) pour financer les aménagements de la gare de Tullins (14 M€) pour le retournement des trains.**

☞ **OK pour une fermeture de 9 mois entre Romans et Tullins (scénario février 2010). Durant ce temps, substitution par cars entre ces deux points et reprises des trains en gare de Romans vers Valence, et Tullins vers Grenoble.**

☞ **fermeture estivale (3 mois) pour finir l'électrification entre Romans et Valence, Tullins et Moirans, (substitution par cars telle que nous l'avons déjà connue à l'été 2009)**
Au total donc, une fermeture d'un an

³ A ce propos, nous avons pu convaincre la municipalité de Tullins et la CAPV de conserver l'emprise foncière (non prévue dans le projet initial) pour une troisième voie le long de la halle de Tullins qui doit être détruite dans le cadre de l'aménagement du pôle gare

⁴ Lors de l'inauguration de la gare à Vinay (novembre 2011), le Préfet était là, en même temps qu'André Vallini. L'ASULGV leur a fait part de son inquiétude,...aucune réaction.

☞ **Inconvénients : substitution longue mais la « galère » ce ne sera qu'un an,⁵**

☞ **Avantages :**

- diminution globale du coût (le refus pour raison financière tombe de lui-même),**
- plus de risque de voir des TGV prendre la place des TER aux heures de pointe,**
- un aménagement en gare de Tullins qui rendra la substitution « supportable », et donnera dans l'avenir plus de souplesse à la circulation ferroviaire sur la ligne**

Cet abandon du raccordement ne peut s'envisager que si l'un des financeurs « met les pieds dans le plat ». C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à André Vallini d'être présent le 9 décembre. Le Président du CGI, pour ne pas se froisser avec la Région et la Ville de Grenoble, n'a pas eu le courage d'être le déclencheur de la remise en question de cette partie du projet qui encore une fois est un gaspillage de l'argent public, d'autant plus dommageable et honteux que nous sommes en période de crise !

Et la suite...

L'ASULGV est une association d'usagers qui a fait le choix de ne pas se focaliser sur un secteur géographique particulier, mais celui de mener une réflexion avec une logique fondée sur le fonctionnement ferroviaire, une logique de ligne donc. Elle travaille dans le souci de la recherche de l'efficacité au service de tous, sans verser dans le corporatisme, la recherche d'intérêts particuliers déguisés sous couvert d'intérêts collectifs. Nous avons eu par le passé à faire face à des divergences de vues qui nous ont donné l'occasion de discuter franchement (les horaires en 2010 par exemple) tout en restant corrects et constructifs. Face aux difficultés qui sont devant nous, et devant faire avec des établissements/collectivités territoriales/lobbying dont les intérêts sont parfois difficiles à cerner et trop souvent divergents, notre association ne doit avoir pour objectif que l'amélioration de nos conditions de déplacements, et ce sans se faire manipuler.

Nous continuerons donc de faire entendre nos positions auprès des établissements et collectivités concernées, d'une manière indépendante. Conscients que ce que nous proposons va être très difficile à obtenir, surtout après l'abandon des personnalités politiques influentes, nous continuons de rencontrer RFF et SNCF pour qu'au moins, le dispositif qui nous est proposé, même si nous sommes persuadés de ses faiblesses et inconvénients, présente le plus de garanties possibles.

⁵ Une fermeture de 2 x 6 mois implique des interruptions de mai à octobre sur deux ans, pas sûr que cela soit moins contraignant pour l'organisation et l'efficacité des substitutions car les travaux sur Grenoble, s'étalent jusqu'à mi 2014 s'il n'y a pas de retard. L'ouverture de la voie réservée pour aux transports en commun, à partir du péage de Voreppe, est prévue pour l'été 2014. Enfin les 60 M€ supplémentaires d'argent public à trouver seraient sans doute dépensés beaucoup plus utilement pour la rénovation d'autres lignes TER en Rhône-Alpes, pour que nous ayons tous à terme, la possibilité de nous déplacer dans des conditions acceptables