

Note sur les enjeux et conséquences de l'ouverture du sillon alpin au TGV en 2013 :quels sont les intérêts et inconvénients de réaliser le raccordement du SA à la LGV pour les services TER ?

Chronologie des évènements :

En juin 2001, la gare de Valence-TGV s'est ouverte, permettant de rejoindre Marseille en 1h ou Paris en 2h15. La SNCF, pour acheminer les clients du SA vers cette nouvelle gare, a considérablement modifié les fréquences du TER, en augmentant de 60% le nombre de trains circulant sur le sillon à l'occasion des changements d'horaires de juin 2001. Cette augmentation brutale très importante de circulation sur une voie unique n'a pas été sans problèmes, désorganisant complètement la régularité des trains. La SNCF a mis plus de 6 mois pour remettre les choses à peu près en ordre, moyennant des aménagements d'horaires, des remplacements de trains à l'heure de la contre-pointe par des cars.

Pour autant, cette augmentation de fréquences a eu des effets très positifs et non attendus, au moins dans son ampleur, sur la fréquentation des TER qui a littéralement explosé, mais pas en liaison avec la desserte TGV. Certaines gares du sillon ont connu des augmentations annuelles de plus de 30%, et ce sur plusieurs années. Il faut aller chercher la raison de ce succès, indépendamment du coût de l'énergie, dans le fait qu'en augmentant la fréquence, les gens ont alors eu la possibilité de pouvoir choisir d'avantage leur heure de départ et de retour entre leur domicile et leur lieu de travail. L'exploitation sur une voie unique obligeant les croisements en gare, la transformation systématique des arrêts pour raison de service (croisement) en arrêts clientèle, a permis de pouvoir disposer dans toutes les gares d'un nombre de trains à l'heure pouvant aller jusqu'à trois. On peut alors comprendre l'augmentation de l'attractivité de ce mode de transport.

Mais s'arrêter partout ou presque a d'évidentes conséquences sur les temps de trajets, raisonnables sur une distance de 50 km autour de l'agglomération, plus problématique au-delà, et on a pu constater une baisse de fréquentation sur des origines/destinations (O/D) telles que Valence-Grenoble, le nombre de personnes impliquées restant très minoritaires par rapport aux « pendulaires » habitant dans un rayon de 50 km autour de l'agglomération. Il a d'ailleurs été procédé à la mise en place de cars sans arrêt entre Grenoble et Valence qui continuent de donner toutes satisfactions.

En décembre 2007, la mise en place du cadencement a encore renforcé cette tendance, le nombre de trains (particulièrement en heure creuse cette fois-ci) augmentant de 30% en moyenne. La encore, l'exploitation en voie unique avec une signalisation vétuste s'est faite dans des conditions dramatiques au début, s'améliorant par la suite, moyennant encore une fois des aménagements d'horaires et des substitutions par cars.

En décembre 2009, la double voie entre Moirans et Saint Marcellin est mise en exploitation. Les trains n'ayant plus obligation de se croiser en gare, et la Région continuant dans sa politique de desserte sur trois types de missions (Inter Cité, Maillage régionale, périurbain), le nombre d'arrêts dans certaines gares a diminué, en particulier dans la gare de Tullins comptant pourtant plus 700 clients/jour. Difficile d'expliquer aux usagers qu'à la suite des

travaux de modernisation et des centaines de millions d'euros investis, le résultat c'est une desserte revue à la baisse.¹ Nous reviendrons sur ce point dans la suite de cette note.

Les travaux de rénovation du SA entre Moirans et Romans débutés en 2006 sont encore en cours, la première phase de doublement (partiel !) entre Moirans et Romans étant achevée (exploitation réelle en mai 2011).

En décembre 2010, la ligne TGV du Haut-Bugey est ouverte (9 TGV/jour). Cette infrastructure a fait l'objet d'un financement Franco-Suisse dans le but de réduire le temps de parcours Paris-Genève de 3h20 à 3h05, et tout cela pour la modique somme de 310 millions d'euros...² Cette réduction de temps n'a même pas pu être atteinte sur l'ensemble des services, les temps de trajets allant de 3h05 à 3h16 (la Suisse ne décolère pas). Par contre, l'arrivée de ce TGV imposé par l'état et soutenu activement par RFF a obligé la Région à revoir sa trame horaire pour le service 2010. Ainsi 40% des horaires des 1240 trains quotidiens ont été modifié, et des services TER supprimés et/ou réorganisés. Le coût de cette opération pour la Région, est de 2,9 millions d'euros !

Pour résumer la situation :

- la mise en place du TGV Paris Genève avec la mise en service de la voie modernisée (HB) a mis la pagaille dans le service TER, alors que la Région ne l'a pas demandé (obligation de l'état, fortes sollicitations de RFF qui a tout intérêt à vendre de tels sillons)

- en concertation ou pas avec la SNCF, la desserte 2011 qu'a mis en place la Région présente une légère diminution globale du service, avec des O/D sacrifiées (Annemasse, Annecy, Chambéry, Oyonax,...), des suppressions de trains remplacés pas des cars

- des arrêts prolongés en gare Grenoble pour les Chambéry-Valence (St-Marcellin) (de 5 à 20 minutes) rallongent globalement des temps de parcours d'une manière incompréhensible pour l'usager. Des suppressions d'arrêts en gare d'Echirolles pour les Saint-Marcellin –Gières pour des raisons pour le moins obscures

Depuis le début de l'année, tout le monde peut suivre dans la presse et donc mesurer le mécontentement général des usagers (suppressions à répétition, régularité nulle, information inexistante,...). En une phrase, et cette situation est fort préoccupante, les usagers n'ont plus confiance dans la fiabilité du TER. On constatera d'ailleurs aux prochains comptages que les gens ont commencé à reprendre leur auto, et cela n'est pas près de s'arrêter si la situation ne s'améliore pas !

IL EST QUAND MEME PARADOXALE DE CONSTATER QUE PLUS LES COLLECTIVITES METTENT DE L'ARGENT DANS LA RENOVATION DES INFRASTRUCTURES, PLUS LES USAGERS VIVENT AU QUOTIDIEN UNE DEGRADATION DU SERVICE. ET CELA A DE GRANDES CHANCES DE CONTINUER AVEC CE QUI EST PREVU SUR LA SUITE DU SILLON ALPIN .

¹ La réintroduction des trains directs entre ST-Marcellin et Grenoble en est la cause, pour un gain de temps sur cette O/D de 15' sur une durée de 45'

² Les travaux pour le TGV sur la ligne du Haut-Bugey ont coûté 310 millions d'euros, financés à hauteur de 130 millions par l'Etat français, 110 millions par la Confédération helvétique et 70 millions par Réseau ferré de France (RFF). Une nouvelle gare construite à Bellegarde a coûté 31 millions de plus.

Etat des lieux aujourd'hui

Les travaux en cours

En 2011, la partie du SA situé entre Moirans et Romans rentre dans une phase d'électrification (convention signée en 2008). Il est aussi prévu de réaliser le raccordement du SA à la LGV en construisant une ligne nouvelle entre Saint-Marcel-les-Valences et la gare de Valence-TGV. Ce seul raccordement coûte 33 millions d'euros. A ce propos, il faut rappeler le rôle de la Région (à l'époque Bernard Soulage occupait le poste de Bernadette Laclais), qui a « vendu » du TERGV à RFF pour inciter RFF à augmenter sa participation financière au projet. En effet, comme déjà mentionné dans le cas du TGV du HB, RFF voit d'un très bon œil la circulation de TGV sur le réseau car le prix d'un péage pour faire circuler un TGV est beaucoup plus cher que le prix d'un péage pour faire circuler un TER. Pour simplifier à peine, le premier soucis de RFF n'est pas de savoir si un train est plein ou pas, ou même s'il utilise le sillon qui lui est réservé ou pas, c'est simplement de vendre le plus possible de sillons qui lui rapportent le plus de d'argent. Nous y reviendrons dans la paragraphe suivant.

Les travaux entre Gières et Montmélian vont aussi commencer, après une négociation « douloureuse » entre les partenaires financiers. Pour autant, il est indispensable de moderniser ce tronçon dont le fonctionnement médiocre conditionne la qualité de service de l'ensemble du SA. L'électrification de bout en bout du SA est nécessaire pour une plus grande cohérence d'un mode de traction permettant de faire circuler des matériels plus performant que le thermique, et permettant la circulation du frète (5 trains/sens/jours).

Une nécessaire remise en cause de l'intérêt de raccorder le SA à la LGV : TER contre TGV (TERGV), il va falloir choisir

L'arrivée programmée du TGV sur le SA fin 2013 pose à notre avis de sérieux problèmes, surtout à la lumière de ce que nous vivons depuis l'arrivée du TGV du HB.

En effet, si la SNCF veut avoir la moindre chance de « rentabiliser » ces TGV, elle va les faire circuler entre Annecy et Marseille (Montpellier) via Grenoble à des heures qui correspondent à un éventuel besoin d'une clientèle d'affaire.³ Cela veut dire prévoir des trains qui arrivent aux destinations entre 8 et 9h le matin, entre 17 et 19 le soir. La durée d'un trajet Valence-TGV Marseille est de 1h05-1h15 selon la nature des arrêts à Avignon et/ou Aix-en-Provence. Cela veut donc dire que ces TGV circuleront sur le SA aux heures de pointes des TER utilisés par les travailleurs pendulaires. En fait RFF sait déjà très bien que pour faire circuler les 2 TGV projetés le matin et les 2 du soir, il faudra supprimer des trains Inter-Cités et recalculer l'ensemble des horaires du SA sur ces nouvelles circulations.

A notre sens, cette situation serait parfaitement inacceptable et ce pour plusieurs raisons

³ A ce propos, nous demandons à RFF/SNCF de nous donner les études de marchés, si elles existent, sur la clientèle potentielle de telles O/D

Les correspondances en gare de Valence-TGV

Depuis que les travaux de modernisations ont eu lieu, jamais personne (SNCF, Région, RFF) ne s'est préoccupé de l'efficacité des correspondances en gare de Valence TGV à la fois vers le sud et vers le nord. L'état du parking de cette gare, en permanence saturé, faisant l'objet d'un stationnement sauvage aux alentours n'est donc pas surprenant.⁴ Pourtant, en juin 2001, la SNCF avait annoncé l'augmentation de la fréquentation pour acheminer sa clientèle en gare de Valence-TGV, chercher l'erreur.... Nous pensons qu'il serait beaucoup plus pertinent que tout au long de la journée, et vers les deux directions nord/sud, on organise des correspondances qui ne dépassent pas la 1/2h. Pour les gens qui pensent qu'il est insupportable d'attendre 30' une correspondance, et qui seraient tentés de préférer prendre leur auto, nous leur conseillons vivement qu'ils fassent l'expérience d'entrer dans Marseille entre 7 et 9h. Ils comprendront vite l'intérêt d'avoir un train les déposant à St-Charles, même s'ils ont dû l'attendre 30' à Valence-TGV. Pour Paris, le problème ne se pose même pas tant le différentiel train/voiture est en faveur du train. Se pose aussi la question des temps de parcours comparés entre un TGV Grenoble-Valence TGV directe (temps estimé à 1h) et un TER classique (temps estimé à 1h15 desservant toutes les gares de Grenoble à Valence TGV , sauf Poliénas et St-Egrève).

De l'intérêt de séparer le réseau grande vitesse du réseau TER

A force de vouloir faire coexister sur une infrastructure laissée à l'abandon pendant 40 ans par l'état (gauche ou droite)⁵ , des trains remplissant des missions complètement différentes dans leurs finalités, personne ne s'y retrouve. Les améliorations en cours ne peuvent pas tout résoudre. La comparaison qui est souvent faite avec l'efficacité du réseau ferré Suisse est intéressante mais à bien étudier. S'il est vrai que le débit entre Genève et Lausanne est impressionnant, sur cette voie, ils ne circulent pas 6 types de trains différents comme sur la ligne TER Lyon-Grenoble pour ne citer qu'elle (GL, TGV, Frète, 3 types de TER). Le réseau LGV est une entité en soit qui fait d'ailleurs l'objet d'une gestion indépendante. La gestion du réseau TER, très étendu en RA, est d'une nature tout autre. Nous préférons largement voir une optimisation de transfert du réseau TER vers le réseau LGV, plutôt qu'une interconnexion hasardeuse dont on ne maîtrise pas tout, et dont les conséquences sur la vie des usagers n'est pas prise en compte. Nous ne croyons pas qu'au moment où il a été décidé de faire la ligne du Haut-Bugey, quiconque se soit posé la question des conséquences sur le réseau TER et donc du quotidien des usagers TER. Il est évident que si cette question était venue très tôt dans le processus décisionnel, nous ne connaîtrions pas la pagaille sans nom que nous constatons aujourd'hui. IL NE S'AGIT PAS DE REFAIRE LA MEME ERREUR AVEC LE SILLON ALPIN !!

Nous reposons la question : vaut-il mieux optimiser à fond le fonctionnement du SA et assurer des correspondances efficaces en gare de Valence TGV pour l'ensemble des TGV s'arrêtant dans cette gare tout au long de la journée, ou favoriser la circulation de 4 TGV par jours pour une seule destination au détriment de la desserte TER aux heures de pointes ?

⁴ Même s'il est vrai que les autos « garées » en dehors des parkings ne sont pas toutes celles de clients SNCF.

⁵ Voir le rapport d'audit commandé par RFF à l'EPFL en 2002 sur l'état du réseau ferré français (il est sur le site asulgv.free.fr, ressource documentaire)

Quelles priorités pour la Région et les collectivités territoriales qui participent à la rénovation du réseau ferré ? A quoi doit d'abord servir l'argent de ces collectivités ?

A ce niveau il s'agit d'être très claire. La Région a comme compétence obligatoire de faire circuler les TER en décidant du niveau de service et pour cela fait appel à un exploitant du réseau (historiquement, la SNCF, mais cela pourrait évoluer avec l'ouverture à la concurrence). Elle n'a pas plus que les autres (conseil général), l'obligation de rénover l'infrastructure (cela incombe à RFF), mais dans la mesure où elle veut assurer un service de qualité, elle ne peut faire autrement que de participer fortement à cette modernisation qui est devenue urgente aux regards des nécessaires évolutions de nos manières de nous déplacer. Par contre, la Région n'a absolument pas à supporter les frais incombant à la circulation des TGV, car étant une commande d'état, c'est à l'état de subvenir à cela. En ce sens, les 3 millions d'euros dépensés par la région pour la mise en place du TGV Paris-Genève représente à nos yeux un véritable racket. Et si on ajoute à cela, que la Région a donc dépensé 3 millions d'euros pour désorganiser le service TER et baisser la qualité de service sur certaines lignes, c'est un scandale !

A qui profite cette opération ? La réponse est simple : à la SNCF si elle arrive à rentabiliser les 9 TGV mises en circulation, et surtout à RFF qui encaisse les péages.

On peut alors se poser la question en les termes suivants :

-est-ce aux usagers quotidiens du TER de payer l'addition pour qu'une poignée de clients occasionnels TGV, à comparer des milliers de personnes qui utilisent les TER tous les jours pour aller travailler, puissent gagner 10' sur un trajet de 3h20 ?

-est-ce aux usagers du TER, qui doivent se rendre dans l'agglomération grenobloise (qu'ils ont dû quitter sous la pression foncière) pour aller y travailler tous les jours, de voir leur conditions de déplacement se dégrader au profit du rayonnement de Grenoble centre vers l'extérieur ?

-est-ce aux usagers quotidiens du TER qui sont aussi des contribuables, de permettre à RFF d'encaisser le plus de péages possible à prix maximum, histoire de commencer à rembourser la dette de 28 milliards d'euros qu'elle supporte depuis sa création, à la suite d'une réforme ferroviaire complètement ratée ?⁶

Ce que nous proposons à votre réflexion

Nous proposons de réaffecter les 33 millions d'euros prévus pour le raccordement du SA à la LGV aux opérations suivantes :

-doublement complet de la voie entre Moirans et Romans en réalisant le franchissement de l'autoroute au niveau de la Sône,⁷ et en achevant ce doublement entre Saint-Hilaire du Rozier et Romans

⁶ RFF est née en 1997, à la suite d'une réforme ferroviaire qui avait soi-disant pour but de réduire la dette de la SNCF. Cette réforme a procédé à la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation, mais en fait elle n'était motivée que par les conditions imposées par Maastricht pour entrer dans la zone euros, ce que la France se préparait à faire...en 1997. Vous pouvez trouver des commentaires sur cette réforme sur le site asulgv.free.fr, ressources documentaires.

⁷ Le Rovaltain dans les prochaines années est appelé à devenir un important pôle d'emplois. Les populations du Sud-Grésivaudan seront sans doute intéressées de rejoindre ce pôle situé à côté de la gare de Valence-TGV par le train. Il ne s'agira pas de leur expliquer dans 5 ou 10 ans que ce n'est pas possible parce que l'on n'arrive pas à faire passer toutes les circulations nécessaires sur les tronçons de voies unique restants.

-introduction de nouveaux pas d'IPCS⁸ pour pouvoir réguler les circulations en cas de problèmes techniques sur le réseau
-prise en compte impérative dans l'élaboration des horaires des correspondances en gare de Valence TGV. Harmonisation avec les impératifs liés aux déplacements pendulaires.

Yves Gimbert
Président ASULGV

⁸ Installation Permanente de Contre Sens : permet à un train en panne sur une voie d'être doublé par un suivant en passant sur l'autre voie