

Ligne de Die, ligne de Vie, Ligne en cul de sac jusqu'à Briançon !!! Des trains à la place des bus !!!



Alors que des travaux de rénovation devaient se terminer ce mercredi 30 octobre, un train de travaux a déraillé, dans la nuit du 24 au 25 octobre, sur le secteur de Crest (Rhône-Alpes). 2,6km de voie sont à refaire. Une expertise est en cours, annonce mardi dernier, la SNCF.

RFF, le gestionnaire de l'infrastructure ne peut se prononcer, pour le moment, sur une réouverture de la ligne Briançon-Valence. La SNCF annonce une réouverture pour la mi-décembre.

Pour les transports de substitution, seul le train de nuit a eu accès à ce service, mais uniquement pour la nuit du 2 au 3 novembre (autocars + train de nuit). Pour les autres nuits, à ce jour rien de prévu, même pour les voyageurs déjà en possession d'un titre de transport.

Pour les trains de jour une liaison autocar est mise en place de Briançon à Valence, alors que des trains de Briançon à Die, suivis de bus de Die à Valence auraient permis de mieux respecter les correspondances, dans un meilleur confort et une meilleure sécurité (col de Cabre sous la neige).

Cette fermeture de ligne va fortement pénaliser le tourisme hivernal dans les vallées sud alpines, la SNCF semble actuellement incapable d'acheminer le train de nuit par Grenoble comme cela se faisait à une époque pas si lointaine.

Pour le haut de la ligne une solution de remplacement sera mise en place par Modane et navette routière par le Montgenèvre (si la météo le permet), par les collectivités territoriales. Pour habituer les voyageurs à prendre le bus ?

Il y a quelques décennies, à l'époque où la SNCF était une entreprise intégrée, cet "incident" aurait été réparé en moins d'une semaine.

Faut-il y voir une opportunité pour achever cette ligne mal aimée, ou continuer la casse des services publics, dans des zones déjà naufragées ?

Et pourtant tout le monde se dit à l'écoute de cette ligne.

Assemblée nationale, réponse à la question 224, du 22/03/2013.

« **M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Monsieur le député, cher Joël Giraud, la desserte en transports collectifs de la ville de Briançon est l'un des points abordés par le rapport qui a été élaboré en 2012 par le CGEDD sur la desserte ferroviaire des villes alpines.

Le Conseil recommande notamment de pérenniser le train de nuit Paris-Briançon en améliorant le niveau de service offert à l'occasion de l'élaboration de la prochaine convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire. Nous nous inspirerons de ces recommandations.

Tenant compte des conclusions de ce rapport, je vous confirme que le périmètre de la convention TET, dont la prolongation pour une durée d'un an est en cours de définition, continuera d'intégrer le train de nuit Paris-Briançon. De même, comme vous le proposez et comme le recommande le CGEDD, je partage l'idée que nous pouvons mieux coordonner les offres ferroviaires sur le territoire, qu'elles soient organisées par l'État, la SNCF, la région PACA ou la région Rhône-Alpes, en vue de mieux desservir ce territoire. Si les deux autorités organisatrices en agréent, je proposerai qu'un travail commun soit mené avec l'État et la SNCF au niveau local, afin d'examiner les modalités d'une meilleure articulation des services existants. »

Jeudi 10 octobre 2013, 3ème rencontre annuelle sur le train de nuit Briançon / Paris ...

Jean-Yves Petit, *vice président, délégué aux transports et à l'éco-mobilité, de la Région Provence Alpes Côtes d'Azur* : « Avec mon collègue Joël Giraud, nous avons organisé une nouvelle rencontre à propos du train de nuit entre la SNCF, RFF, l'État (organisatrice de ce train) et les élus, les professionnels du tourisme, les usagers, les syndicats à Briançon.

Les attributions de sillons par RFF et l'ouverture du train à la Réservation se sont nettement améliorées. Le bilan concernant la qualité de ce train (régularité, propreté, ...) est plutôt positif.

La SNCF prévoit de coupler, à Valence, le Briançon Paris avec le Paris Nice par coupe-accroche les WE (c'est déjà le cas en semaine), nous avons demandé des assurances sur les capacités et la qualité de service, surtout pendant la période hivernale.

Il a été demandé des solutions de substitutions lors des fermetures de ligne pour travaux et une meilleure information sur les TGV Paris/Oulx où le CG05 assure des correspondances avec des cars.

Ce fut l'occasion de rappeler les enjeux du maintien de la branche Veynes Valence et son intégration dans le grand plan de modernisation du réseau ainsi la partie haute de la ligne des Alpes entre Montdauphin et Briançon. Un comité de pilotage se tiendra avec le préfet de région le 14/10... à Suivre donc ! »

Les promesses, d'accord, maintenant passons aux actes, les usagers des transports TER (trains express régionaux), les voyageurs du train de nuit TET (trains d'équilibre du territoire), les cheminots de la ligne demandent un meilleur service de substitution.

Pour la remise en état de la voie que des moyens rapides et efficaces soient mis en action, comme d'autres lignes moins rurales pourraient connaître.

Mais le cœur du problème est bien la politique de la SNCF et de RFF en matière de maintenance du réseau ferroviaire. Le recours aux multiples entreprises sous-traitantes a pris de l'ampleur. Pourtant l'obsession de réduction des coûts a des conséquences parfois dramatiques sur la sécurité.

Les cheminots dénoncent.

D'un côté la com, de l'autre les faits. D'un côté les annonces rassurantes des directions de la SNCF et de RFF ; de l'autre des chiffres : 3 188 kilomètres de voies ralenties pour des raisons de sécurité, soit 10 % du réseau national, plus de 27 500 suppressions de postes chez les cheminots en dix ans, dont 7 750 à l'équipement, 1 063 incidents de sécurité détectés sur l'ensemble du réseau national en un an...

Conformément au dogme libéral en vigueur, dictée par les impératifs libéraux de rentabilité, et dans une vision stratégique de réduction des effectifs de cheminots dits à statut, les recours à la sous-traitance privée pour les travaux sur voies sont devenus légion.

En 2012, dans le cadre des travaux sur la ligne Figeac-Aurillac, quatre salariés d'une entreprise sous-traitante sont tués, fauchés par un wagonnet qui n'était pas homologué. Le 14 septembre dernier, sur le chantier fret de Toulouse-Saint-Jory, dans la nuit, un salarié intérimaire de Colas Rail (filiale du groupe Colas, lui-même filiale de Bouygues) est mort électrocuté par une caténaire. Une semaine après, des salariés marocains, employés par une entreprise espagnole, se sont retrouvés dans la même situation, sur le même lieu, et ce sont les cheminots qui sont intervenus en urgence pour arrêter ce chantier.

Sur le chantier de la ligne de Die à Valence, le travail a été sous-traité par Réseau Ferré de France (RFF) à l'entreprise privée « La Champenoise ». Au moins 3 autres entreprises privées travaillaient également pour différentes prestations. Et 2 autres incidents avec un déraillement avaient eu lieu avant cette catastrophe. Cela fait beaucoup pour un chantier de seulement 5 semaines et seulement 8 km de renouvellement de voie.

Aucun cheminot SNCF ne devait intervenir sur ce chantier sur « voie fermée »...

Avec un statut social de haut niveau, les salariés de ces entreprises pourraient acquérir une bonne connaissance du terrain, bénéficier de bonnes formations initiales et continues, de moyens humains et matériels adaptés aux charges de travail, de bonnes conditions de travail et de repos indispensables au maintien de la vigilance, etc...

C'est ce qu'apporte le statut des cheminots aux agents de la SNCF.

C'est donc la SNCF, avec son personnel qualifié, qui devrait réaliser TOUTES les interventions sur le système ferroviaire, sans exception. C'est une condition du retour à la sérénité sur nos voies !

Et pourtant, les alertes ne datent pas d'hier. En 2005, un audit de l'école polytechnique fédérale de Lausanne sur l'état du réseau ferré français dressait déjà un bilan alarmant. Pourtant, il aura fallu la catastrophe de Brétigny pour mettre en lumière ce que, depuis des années, les cheminots dénoncent.

La CGT des cheminots considère que le gouvernement porte la responsabilité des dérives qui se multiplient. Loin d'imposer un retour à la maîtrise publique par l'entreprise nationale avec du personnel à Statut, il prépare une réforme ferroviaire qui conforte le « laisser-faire », la dilution des responsabilités et l'accroissement de la privatisation des travaux et activités ferroviaires.

Mais peut-être que tout cela est une expression de la politique du « risque calculé ».

La responsabilité de ces entreprises privées, de RFF, de la SNCF et des autorités est engagée. La privatisation de ces travaux conduit à une « prise en otage » des usagers qui seront privés de trains pendant une longue période. Étrangement, nous constatons que l'indignation sur les suppressions de trains est sélective !

Veynes le mardi 05 novembre 2013.