

MONTAGNE, ENVIRONNEMENT, TRANSPORTS PUBLICS

Par Georges Polian

Les possibilités d'accès par transports publics se détériorent au détriment des usagers, du climat, de l'environnement, et au "bénéfice" du tout routier

Montagne sans voiture?

Nous vivons à une époque où la protection impérative de l'environnement et du climat incite des organisations telles que Mountain Wilderness à promouvoir l'accès à la montagne sans voiture, et à tenter de démontrer que c'est possible : une grande campagne de MW sur ce thème sympathique est en cours. Mais la politique suivie par les pouvoirs publics depuis plus de 30 ans tend à rendre ce but totalement illusoire. Il paraît donc urgent que tous les acteurs concernés se mobilisent.

Nous savons que le train est, avec les cars couchettes affrétés notamment par le Gums, l'un des deux seuls moyens pour aller dans nos Alpes ou Pyrénées par transports collectifs sur des distances supérieures à 500 km.

Les mérites des **cars couchettes** sont bien connus. Les inconvénients aussi, tels que, par exemple, la relative lourdeur de l'organisation, la stricte limitation à des week-end n'excédant pas 4 (ou 5) jours, les risques financiers encourus par le Gums en cas d'annulations (remplissage insuffisant, prévisions nivo-météo trop mauvaises...), etc.

Il y a une autre politique de transports publics : celle innovée par le jeune ex-ministre de l'économie de Mr Hollande, ce sémillant Macron (dont le sourire charmeur remplace le programme ?) et... qui n'hésite jamais une seconde à se contredire totalement, à quelques jours ou semaines d'écart, sur de nombreux sujets. Un "pragmatique-réaliste" (!), donc, qui a entrepris la libéralisation des cars longue distance. Comme il semble bien placé pour la présente course à l'Élysée, on peut espérer, s'il accède à la présidence, entre autres mesures excellentes pour l'environnement, le climat et la pollution, une généralisation de cette politique du tout routier. Ce qui, entre autres conséquences, ne

manquera pas d'accélérer le naufrage de la Sncf. Pour le moment, écartons cette éventualité.

Donc, à part les cars couchettes, il reste les **trains de nuit**, certes plus onéreux, mais plus souples et faciles à organiser. Hélas, ces trains ont presque tous été supprimés.

Ainsi, un stage Gums qui a redécouvert (!) début mars 2017 le superbe site d'Estenc (et l'excellent gîte des Louics), au pied (sud) du col de la Cayolle, a utilisé le train. L'accès se fait par Nice, puis petit train Nice-Digne, etc. Le trajet TGV Paris-Nice prend en moyenne 5h45 (très lent de Marseille à Nice !). Il faut donc arriver gare de Lyon vers 17h00 (très difficile pour ceux qui doivent travailler l'AM du départ), pour atteindre Nice (hors retards !) à 23h03 ; hôtel obligatoire, courte nuit, puis transports terminaux. Et au retour, l'AM et la soirée entières doivent être sacrifiées. C'est long, contraignant, et surement fort onéreux (oh surprise, c'est plus rapide en voiture !). Trajet bien plus pratique, économique et rapide par train de nuit, mais...

Traverses, voie Valence-Gap



Voyages par trains de nuit : il y a 3 à 4 décennies, nous organisons des stages et séjours dans les Alpes et les Pyrénées en utilisant assez souvent le train. C'était simple : on partait par exemple un vendredi autour de 22 - 24h à destination de Cauterets, St Gervais, Bourg St Maurice, Modane, Grenoble, Briançon, Nice etc. On arrivait entre 6h et 8h le lendemain matin ; puis, bus ou taxi collectif pour arriver à pied d'oeuvre. Au retour, les trains de nuit nous déposaient à Paris, en général, entre 5h00 et 7h30, à temps pour la plupart de ceux qui travaillaient le matin du retour.

Or, comme nous le savons trop bien, la SNCF, étranglée par une politique "TGV" fort mal conduite et une dette astronomique de 45 milliards d'euros (en forte croissance "grâce" aux péages dont ont hérité RFF puis Sncf -Réseau), dans une inconséquente politique de fuite en avant tout TGV (1), a fermé de nombreuses petites lignes de fin de parcours, obligeant à emprunter des taxis, ou des bus, aux horaires peu fiables. Elle a aussi et surtout supprimé la quasi totalité des nombreux trains qui sillonnaient la France nocturne. Il n'en reste que deux, Paris - Toulouse - La Tour de Carol, et Paris - Briançon (et semble-t-il, un très occasionnel Paris - Nice).

Au moins, pourrait-on espérer que ces deux trains rescapés bénéficient des meilleurs matériels et de tous les soins de la Sncf. Pour les Pyrénées, je l'ignore (?). Quant à Paris - Briançon...

Sabotage ? : Pour la relation Paris-Briançon de nuit (mais de jour aussi !), on a l'impression qu'il s'agit littéralement, le mot ne paraît pas trop fort, d'un sabotage délibéré. Nous savons que la SNCF veut depuis fort longtemps fermer la ligne de Valence (ou Die) à Aspres sur Buëch, et de Gap à Briançon ; et rabattre les voyageurs sur les TGV Paris-Modane-Oulx puis bus par le Montgenèvre ; ou les faire passer par Aix-TGV puis bus!!

Ainsi :

1 – Tout d'abord, hors périodes de vacances, le train de nuit ne fonctionne que les vendredi et dimanche.

2 - Ses horaires sont très variables, en fonction de critères inconnus. Par exemple, au retour, il arrive à Paris (en théorie !!) soit à 7h25 (déjà tardif !), soit à 9h09, ou à 9h24, ou à 9h48 (en principe !!). Ces trois derniers horaires sont impraticables (hors retards systématiques) pour ceux qui travaillent le matin de l'arrivée ou pour ceux qui doivent reprendre un autre train.

3 - Ce train est presque toujours en retard : retards allant, au mieux de 15 minutes à 1h30 et plus. Ainsi, le vendredi matin 17 mars, hors vacances et périodes d'affluence, il est arrivé à Montdauphin-Guillore avec plus d'une heure de retard. ; et au retour il peut arriver à Paris à 10h00 ou plus! Sans aucune raison ni excuses ni explications : c'est la règle !

Cela dure (en s'aggravant) depuis 20 ou 30 ans !

4 - La voie, entretenue "a minima" (et même moins !), est dans un état lamentable. Témoignage très récent d'une voyageuse (Montdauphin-Valence le 08/02/17) qui rentrait le matin à Paris avec du travail : impossible d'ouvrir un dossier dans

2. Traverse, détail





3. Voie vers le col de Calabre

l'autorail (par ailleurs moderne et confortable), à cause des cahots et secousses incessants, à la limite de la nausée. Le contrôleur, fort gêné, a lui-même incriminé le mauvais état de la voie.

J'ai découvert par hasard et avec effarement l'état de la voie, début février lors d'une halte dans un café, ex-gare de Beaumont en Dois (entre Die et le col de Cabre) : des traverses presque coupées en deux, en voie de désintégration (photos 1 et 2). Pourtant, c'est du bois imputrescible. Donc elles doivent dater de plusieurs dizaines d'années au minimum. Ceci dans une belle ligne droite d'environ 2km (photo 3), qui, en bon état, permettrait aux trains de rouler à 120 ou 130 km/h (j'ignore quelle est la

vitesse limite sur ce tronçon). - Et bientôt l'accident "désolant et imprévisible", qui donnera le coup de grâce à la ligne ? C'est lamentable et inacceptable (photos prises fin mars 17 lors de mon retour du Queyras et du stage "Fbl").

Conclusion : on casse et on ferme. Donc, politique "géniale", dégouter les voyageurs de jour et de nuit. D'où, baisse forte et continue du trafic, déficit croissant devenant insupportable, aboutissant au verdict imparable : suppression.

Je crois que Mountain Wilderness, la FFCAM, le conseil général des Hautes Alpes, la FNAUT (2), etc., devraient s'emparer de ce dossier. Un scandale de plus à régler, dans notre belle République.

Solutions : il me semble qu'il faudrait lutter vigoureusement (!) pour amener les pouvoirs publics et la SNCF, d'une part à cesser de laisser se dégrader les derniers services de nuit dans le but de les supprimer, remettre d'urgence en état les voies de lignes telles que Valence- Briançon ; d'autre part, à rétablir un certain nombre de trains de nuit, confortables, avec des horaires fiables, et pratiques pour ceux qui travaillent ; et à offrir des locations de voitures (en majorité électriques ou hybrides) à tarifs raisonnables, dans suffisamment de gares bien choisies (p.ex., Gap, Briançon, etc., comme cela fut tenté il y a longtemps).

Bref, bon courage et bons voyages vers nos belles montagnes.

Nota (1) : cf dans le quotidien "Les Echos" du 31/03/17, p 1, 11, 21 : "le TGV fonce vers une impasse économique" (pas grave, les contribuables paieront)

(2) : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports