



PETIT JOURNAL DE DÉCRYPTAGE FERROVIAIRE. POUR QUE NOS TRAINS CONTINUENT À DONNER DE LA VOIE !

= PARUTION ALÉATOIRE =

= REPRODUCTION CONSEILLÉE =

= PRIX LIBRE =

NUMÉRO SPÉCIAL  
FRÉQUENTATION  
GRENOBLE-GAP

# Un millier de trajets par jour !

Deux sources de données confirment que la fréquentation de la ligne est bien supérieure aux chiffres habituellement communiqués.

D'après les bases de ventes SNCF, en 2016, 840 voyageurs ont circulé chaque jour en moyenne sur la ligne Grenoble-Gap. Mais ce chiffre est à revoir à la hausse : comme beaucoup de gares n'ont plus de guichet voire plus de distributeurs du tout, nombre de voyageurs circulent sans billet. En outre, sur le bas de la ligne dans l'agglomération grenobloise, beaucoup de voyageurs circulent avec un billet TAG et ne sont donc pas non plus comptés dans les ventes SNCF. A quelques dizaines près, une autre source de données confirme ces résultats : les comptages en gares établis par la SNCF donnent une moyenne de 900 voyageurs par jour en mars 2016. Un chiffre lui aussi à surévaluer car comme le reconnaît la direction TER à Lyon, Grenoble-Gap est une ligne sur-fréquentée pendant les vacances (et donc sous-fréquentée en mars, mois de comptage). Atteint-on le millier ? Le dépasse-t-on ? Impossible de le dire avec précision. Mais c'est l'ordre de grandeur à retenir.

## 800 voyageurs par jour au-delà de Vif

Quel trajet font ces mille voyageurs quotidiens ? Restent-ils pour la plupart dans l'agglomération grenobloise ? Absolument pas. Les derniers chiffres gare par gare rendus publics (2014) montrent que seuls 180 des 950 voyageurs quotidiens de la ligne circulaient entre Grenoble et Vif, soit 20 % environ\*. Autrement dit, c'est environ 800 personnes qui circulent quotidiennement au-delà de Vif. Toujours en 2014, environ 470 trajets étaient effectués strictement entre

Grenoble et Gap. Cela signifie que la moitié des voyageurs utilisent la ligne avec une correspondance en dehors de celle-ci, vers Paris par exemple, ou d'autres destinations des branches de l'étoile ferroviaire de Veynes. Cette donnée valide la position du Collectif de l'étoile ferroviaire : « *si tout ou partie de ces lignes ferment, coupant le réseau en tronçons séparés, c'est peu à peu le scintillement de l'étoile ferroviaire qui faiblira* ».

## 450 voitures de plus au quotidien ?

Et si la ligne devait fermer, le transport aurait lieu... par car ! Or, « *le car ne peut pas assurer le transport en périodes de pointe comme pendant les vacances* », martèle Robert Cuchet, du Collectif. En effet, en période de pointe, les 2 autorails couplés sont souvent pleins, et il faudrait au moins 3 cars pour les remplacer : une véritable aberration. En outre, si le train est remplacé par un car, « *la fréquentation se casse la figure, on le voit pendant les périodes de travaux* », poursuit-il. De fait, selon une étude citée par la Cour des comptes en 2009, 30 % des voyageurs basculent vers leur voiture individuelle dès que le train dont ils ont l'habitude est remplacé par un car. En outre, 20 % des voyageurs restants prennent leur voiture pour peu que le temps de parcours augmente de 10 %. Un minimum sur la ligne, pour cause d'entrée ou sortie dans l'agglomération grenobloise bouchonnée. Un total d'environ 450 voitures individuelles de plus sur les routes, chaque jour. Avis aux amateurs de particules fines ! 

\* En 2014, il n'y avait pas encore de billets TAG pour prendre le train donc tous les voyages sont comptés.

# Nous sommes

## Qui veut vider les trains ?

C'est à croire que la SNCF et la Région cherchent absolument à minimiser la fréquentation de la ligne. Alors qu'elle atteint peu ou prou le millier de voyageurs par jour, il a fallu attendre un coup de fil de la *Voix ferrée des Alpes* à la direction de la SNCF en juin dernier pour ce que ce chiffre sorte enfin du placard. Jusqu'à présent, toutes les données communiquées par l'entreprise en comité de ligne tournaient plutôt autour de 500 ou 600 voyageurs. Explication de la maison : jusqu'en 2014 le système de recensement ne prenait pas en compte les billets vendus avec une correspondance en dehors de la ligne. Mais même en 2015 les « nouvelles » données, complètes, n'ont jamais été communiquées. La direction TER se défend : « *la philosophie, c'était de présenter les voyages internes à la ligne* ». Sauf qu'aucun des acteurs historiques des comités de ligne ne semble avoir compris que les chiffres étaient volontairement tronqués. De son côté, la Région fait de même. Un document interne daté d'août 2016 mentionne 250 voyageurs/jours entre Vif et Lus-la-Croix-Haute. D'où vient ce chiffre ? Mystère. Mais le document précise qu'il est « *à détailler et confirmer* ». En effet, il est juste trois fois en dessous de la réalité ! 🚫

### ERRATUM STATISTIQUE

*La Voix ferrée des Alpes* bat sa coulpe : dans notre dernier numéro on titrait sur une hausse de fréquentation « *massive* » de plus de 20 % par an. Las, nous avons comparé deux données qui n'étaient pas comparables (lire ci-contre). Vu les contradictions des chiffres que nous avons pu obtenir, il est en réalité malheureusement impossible d'indiquer une tendance à la hausse ou à la baisse.

Comptages fantômes ou critiqués, chiffres de ventes avec modes de calculs modifiés, contradictions flagrantes entre les données : après plusieurs semaines d'enquête, *la Voix ferrée des Alpes* a renoncé à établir une évolution de la fréquentation de la ligne. Et vous offre à la place un florilège de chaos statistique. Ce qui est certain, c'est qu'au sens propre, nous, voyageurs et voyageuses sommes innombrables : dans le temps, nul ne semble arriver à nous compter !

La seule donnée comparable dans le temps communiquée par la direction de SNCF à Lyon implique une petite baisse de la fréquentation : 662 voyages en 2011-2012, 605 en 2015-2016, soit -8,6 % sur la période. Problème : ces chiffres qui concernent une mystérieuse « *occupation moyenne des trains de la ligne* » ne peuvent être confrontés aux autres données fournies par l'entreprise. Au total, votre petit journal de décryptage ferroviaire a pu se procurer, à force de persévérance, pas moins de six types de données qui donnent toutes des résultats différents (voir tableau ci-contre). Avec parfois, des contradictions complètes. D'après les comptages de la Région entre 2012 et 2013, la gare de Vif connaît une baisse importante et celles du Trièves une hausse massive (+ 43 % pour Monestier-de-Clermont). Mais d'après les bases ventes SNCF, c'est exactement l'inverse (- 10 % pour la même gare).

### Comptages peu fiables

Et ce n'est pas tout. Pour Sophie Thierion de Monclin, directrice TER pour les Alpes du Sud, la donnée « *la plus fiable* », c'est le comptage. Comment sont-ils réalisés ? Par les contrôleurs à bord des trains, qui « *comptabilisent les montées descentes à chaque arrêt* » pendant une semaine, « *sur tous les trains, tous les jours. On fait deux comptages par an sur une semaine type, en mars et en octobre* », précise-t-elle. « *Sur la ligne, je les ai vus faire, raconte une cheminote. Ils ne comptent pas tout ! Alors à la fin ils ajoutent 30 %. Mais comme la SNCF le sait, elle enlève à son tour 30 %* ». Un contrôleur tempère et évoque une marge d'erreur de 10 %. Mais confirme : « *la comptage n'est pas la priorité de notre métier, donc on le fait après le reste et d'ailleurs certains ne le font pas du tout* ». Une enquêtrice BVA, qui réalise également des enquêtes à bord des trains, explique : « *On compte les montées descentes dans chaque gare, et le nombre de voyageurs entre deux arrêts pour vérifier si ça correspond. Nous sommes un pour deux portes, et dans les trains Grenoble-Gap, un par wagon s'il y en a plusieurs* ». Impossible à réaliser pour les contrôleurs, le plus souvent seuls à bord des trains, quelle que soit leur composition. Sophie de Monclin avoue d'ailleurs : à l'analyse, « *si les données ne nous paraissent pas fiables, on fait faire un autre comptage par des prestataires* ».

# innombrables !

## CHEF-D'OEUVRE D'INCOHÉRENCE STATISTIQUE

	Bases de ventes SNCF				Comptages SNCF		
	Premier semestre « Aristote »	Annuel « Aristote »	« Synthèse voyageurs » – OD Grenoble-Gap*	« Synthèse voyageurs » – tous voyages	Mois de mars	« occupation moyenne des trains de la ligne »	
2011	497					2011-2012	662
2012	508						
2013	569	517		632			
2014			426	950			
2015				930		2015-2016	605
2016				816	900		

\* origine destination dans la ligne, donc voyages sans correspondance

Les données en gris proviennent des documents de comités de ligne. Celles en clair ont été communiquées au journal par la direction TER à Lyon en septembre 2017.

### Trésor caché, thermomètre cassé

De son côté, la Région Rhône-Alpes a fait faire à l'institut de sondage BVA une série de comptages ces dernières années, notamment sur la ligne Grenoble-Gap, d'après une enquêtrice. BVA confirme avoir fait des comptages pour le compte de la Région, mais ne souhaite rien dire de plus. Quant à elle, la Région dément carrément l'existence de ces enquêtes. Un véritable trésor caché. SNCF mène donc le bal avec ses données impossibles à interpréter dans le temps. En effet, elle a cassé son thermomètre en 2014. Jusqu'alors, c'était le système « Aristote » qui analysait les chiffres de ventes, et désormais, c'est le système « Synthèse voyageurs », d'après la direction TER à Lyon. La différence, bien que technique en apparence, est de taille : la fréquentation moyenne quotidienne a bondi de 569 en 2013, à 950 en 2014. Une explosion qui s'explique par le fait que jusqu'à présent, le logiciel ne recensait pas les trajets qui sortaient de la ligne (par exemple un Veynes-Paris avec changement à Grenoble). La direction TER elle-même en perd le Nord. A propos du nombre de 632 « voyages jour 2014 » donné en comité de ligne, elle reconnaît : « ce chiffre, je ne sais pas à quoi il correspond alors si vous voulez bien on le met de côté ». Une méthode analytique implacable 🚪

### Fréquentation TAG : mesure impossible

10 500. C'est le chiffre de fréquentation totale annuelle 2016 sur la ligne en billets ou abonnements TAG (transports de l'agglomération grenobloise). Qu'est-ce que ce chiffre ? Une « extrapolation » à partir d'une enquête conjointe effectuée avec la SNCF et la Région en octobre 2016, expliquent les services du SMTC, l'organisme public qui gère les transports dans l'agglo. Les voyageurs étaient interrogés via un questionnaire remis « sur le quai », pendant « plusieurs jours ». Si ce chiffre est bon, il donne une fréquentation d'une quarantaine de voyages par jour ouvrable. « C'est plutôt le double » réagit un cheminot du bas de la ligne. « C'est pas réaliste », renchérit un autre. « 40, ça pourrait être réaliste pour la seule gare de Pont-de-Claix par exemple, mais pas pour l'ensemble des gares du bas de la ligne ». Peut-être plus précis bien que partiel (tout le monde ne valide pas), le chiffre des validations sur les bornes TAG, qui enregistrent chaque passage de carte à puce ? « L'extraction des données TAG c'est très compliqué », nous répond le SMTC, « même nous il faut qu'on passe par la direction de la TAG, ça prendrait un temps pas possible ». Après presque trois semaines d'attente et de relances pour obtenir cette réponse, on avoue : on a abandonné la partie.

## Rions un peu avec le Département de l'Isère

Rappelons-le, le Département de l'Isère a récemment estimé que la fréquentation « extrêmement faible » de la ligne ne « justifi(ait) pas » les dépenses nécessaires pour faire les travaux sur la voie. Et à l'appui de cette opinion tranchée, il donne des chiffres. Combien ? « 400 personnes par jour »

selon le président du Département en juin dernier, en plénière. « 600 » selon le délégué aux transports du même Département à la même époque, à la télé. « 660 passagers » selon le même président du même Département dans une lettre adressée au collectif de l'étoile ferroviaire en juillet. Une

précision d'airain, une cohérence de fer. Mais il faut reconnaître, avec le florilège de chiffres servi par la SNCF, nos élus avaient l'embarras du choix. Pour récompenser leurs efforts comptables, ils recevront donc un numéro gratuit de la *Voix ferrée des Alpes* avec des chiffres vérifiés ! 🚪

# SNCF Réseau s'acharne contre la gare de Lus-la-Croix-Haute

La société en charge du réseau n'arrive déjà pas à entretenir la voie, multipliant les ralentissements. Comme si ça ne suffisait pas, elle envisage désormais de dégrader la ponctualité des trains et la sécurité sur la voie. Elle invoque des économies, mais s'avère incapable de les chiffrer.

**A** lors qu'il avait fallu plusieurs mois de mobilisation pour obtenir le maintien du croisement des trains en 2014, l'entreprise récidive : elle projette d'ici le printemps 2018 de fermer le croisement en gare de Lus pendant le service dit « d'été » (d'avril à décembre), avec à la clef la suppression de 3 postes. Un document interne daté de juin 2017 indique que cette fermeture est envisagée « car il n'y a pas de croisement prévu » dans cette gare. En théorie, c'est vrai. Mais en pratique, ils sont nombreux. Pour bien comprendre, il faut se rappeler que la ligne Grenoble-Veynes est à voie unique. Par conséquent les croisements ne peuvent avoir lieu que dans les gares pourvues de personnels affectés à la circulation, qui aiguillent manuellement les trains.

## Retards multipliés

Les cheminots eux-même ont fait le compte dans un document remis à la direction : entre avril 2016 et mars 2017, 22 « reports de croisement » ont eu lieu en gare de Lus. Ils ont évité en tout 15 heures de retard cumulés, sans compter tous les retards secondaires qui en auraient découlé (réutilisations de matériel et de personnel, conflits de circulations à cause du débordement des horaires prévus, etc.). Actuellement, explique un cheminot, les cantons, c'est-à-dire les portions de voie où seul un train peut se trouver à la fois, sont de « 20 minutes environ entre Clelles et Lus, et entre Lus et Aspres. Donc dès qu'un train a 40 minutes de retard, on peut faire un report de croisement dans la gare suivante pour que le train croiseur ne soit pas impacté. Avec la fermeture de Lus, le canton sera de presque 45 minutes, donc il faudra attendre des retards d'environ 1 heure et demie pour pouvoir faire un report de croisement. C'est énorme ».

## Cahier des charges non respecté

De manière générale, la suppression d'un croisement affaiblit fortement la fluidité de la ligne. Entre 1973 et 1997, la SNCF a fermé sept gares entre Grenoble et Veynes. « On a gagné un peu de temps », raconte Robert Cuchet, membre du collectif de défense du train. « Mais ensuite, comme il y avait moins de croisements à cause des fermetures de gares, le respect des horaires était plus difficile. Donc la SNCF a rallongé à nouveau les temps de parcours, justement à cause des fermetures » ! En

LA VOIX FERRÉE DES ALPES remercie mille fois toutes celles et ceux qui lui ont fourni documents, témoignages, billets d'humeur, informations, explications de toutes sortes. Et toutes les personnes qui participent à la faire connaître : impression, diffusion, distribution dans les trains, les gares et les manifestations diverses. Continuez comme ça ! Pour que nos trains continuent à donner de la voie...



Pour tout contact :  
lavoixferreedesalpes@orange.fr

1973, les trains mettaient un peu moins de 2 heures pour faire Grenoble-Veynes. Avec la prochaine grille horaire, il faudra prévoir au moins 2h15, et la moitié des gares a disparu. C'est qu'à cause du non entretien de la voie, les ralentissements mis en place à compter de la fin 2017 seront sans précédent : 8 minutes de parcours en plus et deux trains supprimés entre Clelles et Gap. En clair, la SNCF n'arrive plus à répondre au cahier des charges de la Région qui la finance.

## Sécurité affaiblie

Mais ce n'est pas tout : entre Vif et Veynes, c'est le système « CAPI » (cantonnement assisté par informatique) qui garantit qu'un seul train circule sur chaque canton de voie. Il avait été mis en place suite à une collision entre deux trains qui avait coûté la vie à 35 personnes en 1985 à Flaujac (46). Il relie chaque gare par un signal informatique. « Comme le signal perd en intensité le long de la ligne, il est réalimenté dans chaque gare » raconte un cheminot. « Mais à Lus, il y a beaucoup d'orages qui font sauter l'électricité. Si un agent est sur place pour la remettre, le problème est résolu, mais s'il n'y a plus personne en gare, il faut trouver quelqu'un pour s'y rendre et faire le nécessaire, ça va être long et entre temps CAPI tombe en dérangement ». Problème : dans ce cas, c'est le cantonnement téléphonique qui prend le relais, le même système qu'à Flaujac. « Et là, il n'y a plus de boucle de sécurité : tout repose sur l'agent qui ne doit pas faire la moindre erreur ». Le risque n'est pas théorique : Lus a disjoncté 5 fois depuis la seule fin du mois de juin.

## Travaux compliqués, humains supprimés

En outre, la gare de Lus permet de concilier travaux (plus de 200 opérations sur la seule année écoulée) et circulations voyageurs. Ce sera bien plus difficile avec un canton doublé. Enfin, comme le remarquent les cheminots, il y a « aussi des groupes, des malaises, des arrêts toilettes, des personnes à mobilité réduite » qu'il faut aider à monter ou à descendre. Bref, des vrais services et des vrais contacts humains comme autant de petites touches de bonne humeur dans la vie des voyageurs. Mais « la recherche de pistes de productivité » a ses raisons qui ignorent le cœur. De l'aveu même de la direction, c'est elle qui commande le projet de fermeture de la gare. Pourtant, d'après les syndicats, « le coût des détachements (pour assurer le service en hiver quand les postes auront été supprimés), des retards, de la remise en état à la réouverture (...) rend cette opération peu rentable ». En juin dernier, la direction avouait ne pas avoir encore fait ses calculs. Trois mois plus tard, rien de neuf : questionnée sur les dégradations qu'elle s'apprête à commettre, elle s'est contentée de répondre que « pour l'heure, aucune décision n'est prise ». De fait, il y a de quoi hésiter ! 