

Dysfonctionnement et désespérance sur la ligne des Alpes.

Les évènements climatiques qui sont intervenus depuis le vendredi 8 janvier n'ont rien d'extraordinaire et le chemin de fer, se souvient-on, passait par tous les temps. Cette image du chemin de fer sûr est aujourd'hui désuète et il serait vain de se révolter contre un monde qui évolue en fonction de normes « incontournables ».

Il y a les impondérables comme des arbres qui, en raison de la lourdeur de la neige, s'effondrent sur la voie. Le phénomène n'est pas nouveau mais les budgets ne permettent plus de faire du préventif. Par le passé, par situation équivalente, ce seraient 2 ou 3 arbres qui auraient obstrué la voie. Aujourd'hui le nombre d'arbres qui a barré la voie en dessous et au dessus de Sisteron était beaucoup plus important.

Dans le même temps le comptable vous dira que la ligne coûte cher et qu'il faut faire des économies sur le fonctionnement. Les économies se font également sur les moyens au sol car les équipes de « poseurs », ces cantonniers de la voie, ont disparu. Cela va très loin, car c'est avec la seule tronçonneuse disponible à la gare qu'un personnel qui s'est mis à disposition spontanément, est parti en ligne pour dégager la voie.

Le vendredi soir, le seul train qui s'est aventuré sur la ligne pour rapatrier tous les étudiants qui rentraient chez eux et quelques candidats au week-end à la neige, est arrivé à Sisteron, tard dans la nuit. Sans autres solutions, la SNCF a fait acheminer la centaine de voyageurs qui n'avait pas trouvé d'alternative par cars, sur des routes tout juste réouvertes à la circulation des poids - lourds.

Cette situation de détresse de tous ordres a continué durant le samedi et une partie du dimanche.

Le lundi, cerise sur le gâteau, l'autorail du matin pour Marseille n'avait pas supporté le froid: avec plus d'une heure de retard au départ de Manosque, il devait rendre l'âme entre Meyrargues et Aix en Provence. Pour l'occasion, les voyageurs sont arrivés à Marseille à midi après près d'une heure sans chauffage dans la nature à attendre un matériel spécifique, car le train suivant qui attendait à Meyrargues ne disposait pas du même système d'attelage que le train en panne.

Durant le week-end des 9 et 10 janvier, la ligne des Alpes a été touchée, mais également celles de Veynes à Grenoble. Quant à celle de Veynes à Valence, elle a été fermée plusieurs jours! Il est nécessaire d'avoir un retour d'expérience sur ces phénomènes qui étaient prévisibles, loin d'être exceptionnels en cette saison et qui récemment encore, n'occasionnaient pas tant de tracas.

La question se pose de savoir qui prendra l'initiative d'un tel retour d'expérience car, en écoutant « radio – traverses » (traduisez: les informations que laissent filtrer les agents de la SNCF) on a quand même quelques constantes, ce qui est difficile à faire comprendre aux populations des Alpes du Sud.

Pêle-mêle mais de façon prédominante, on cite le manque de moyens sur le terrain, la réduction des personnels d'astreinte, l'éloignement et la dispersion des centres de décisions, l'incapacité à engager sur la ligne du matériel plus robuste ayant, par exemple, la capacité de pousser une étrave chasse neige ou de « dégager » les congères à leur passage.

Ainsi, il ressort que durant ce premier hiver sans matériel Corail, mais surtout sans les machines qui les tractaient, ces matériels ont cruellement fait défaut dans la tourmente. Les autorails ultra-modernes qui ont pris toutes les dessertes ont montré qu'ils ne sont pas adaptés à la « rudesse » de la ligne.

Pour le moins, d'aucuns s'accordent à dire que certaines circulations sur ces lignes d'un parcours assez long, devraient être assurées avec des voitures Corail, tirées par une locomotive plus lourde et plus puissante que les automoteurs TER.

La situation climatique n'avait rien d'exceptionnel et ce sont bien les choix opérés en terme d'investissement et d'organisation durant la dernière décennie qui conduisent à penser que la ligne des Alpes n'est plus aujourd'hui qu'un moyen complémentaire, non prioritaire, de transport collectif.

Les moyens continueront donc à être « adaptés », et la séparation des différents services en structures indépendantes les unes des autres, fait que dès à présent, ce sera une cellule basée à Lyon qui déclanchera les opérations lorsqu'il y aura un problème climatique sur la ligne, une structure basée à Marseille qui organisera les éventuels transports de substitution.

L'utilisateur devra alors admettre que se déplacer par chemin de fer dans les Alpes du Sud est une aventure soumise à des aléas et à une fiabilité qui n'est que de façade, comme ce fut le cas en Angleterre au moment de la privatisation des chemins de fer.

Un groupe d'utilisateurs du Val de Durance (Gares de Sisteron / La Brillane - Oraison et Manosque).