



jour dans des journaux locaux jusqu'au 31 août en Isère, trois villages sélectionnés : Chichilianne, Morestel et Saint-Chef. C'est à travers les d'habitants que les téléspectateurs découvriront les plus beaux villages d'Auvergne-Rhône-Alpes. Et pour Saint-Chef, il est surtout question de pas de Frédéric Dard, le créateur de "San-Antonio", qui disait "J'aime habitants...". Diffusion le jeudi 2 août sur France 3.

VOTRE RÉGION

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES | Alors que le front intersyndical des cheminots s'est dissous

Grève à la SNCF : où en est

Le front intersyndical aura tenu plus de trois mois. Mais les cheminots, entre vacances et résignation, ont repris le chemin des rails progressivement, même en Isère, où la mobilisation contre la réforme ferroviaire a été « particulièrement bien suivie ».

L'objet de la discorde, c'est cette loi qui prévoit notamment de transformer le statut juridique de la SNCF en SA (société anonyme) à capitaux publics, quand elle est aujourd'hui un Epic (Établissement public à caractère industriel et commercial). L'autre changement majeur et très médiatisé, c'est la fin du statut de cheminot pour les nouveaux entrants.

Mais la promulgation de cette loi le 28 juin a sérieusement fait fléchir le mouvement social. À titre d'illustration, le taux de grévistes au niveau national, lui, est tombé de 33,9 % le 3 avril à 8,22 % le 6 juillet (chiffres de la SNCF). Seuls la CGT et SUD Rail restent aujourd'hui les plus mobilisés. Le premier syndicat appelait d'ailleurs à la grève le 19 juillet. Un rendez-vous incomparable aux dernières semaines, la SNCF annonçant pour cette journée 8 TER sur 10 en Auvergne-Rhône-Alpes et une circulation normale pour les TGV et Intercités. Au final, les perturbations ont quand même pesé chez certains usagers, notamment ceux de la ligne Grenoble/Gap, où aucun train n'a circulé ce jour-là.

Sur toute la durée de cette grève (jusqu'au 29 juin), appelée à tort "perlée", la SNCF a mis en place un « dispositif exceptionnel d'information aux voyageurs ». Chaque jour de grève, un communiqué de presse était



« Les gares étaient assez désertes les jours de grève, preuve que les informations liées au trafic étaient bien relayées auprès des clients », estime la direction régionale de la SNCF. Photo archives Le DL/Christophe AGOSTINIS

diffusé avec le détail pour chaque ligne, son taux de circulation et les substitutions routières. « Les associations de consommateurs, dont l'Afnaut, étaient dans la liste de diffusion », précise la SNCF.

Les usagers étaient aussi « encouragés à vérifier, la veille de leur départ, que leur train circulait ». On peut citer, à titre d'exemple, les 90 000 mails et 127 000 SMS adressés aux clients TER de la région le 27 juin. Ou encore le numéro d'appel gratuit "SNCF Spécial Exams" mis en place pour accompagner les étudiants qui rejoignaient leur centre d'examen en TER.

En Isère, des perturbations même sur les journées "blanches"

Des informations « bien relayées » selon la SNCF, qui a constaté « assez peu de clients égarés en gare les jours de grève ». « Tout de suite après la grève, il y avait 90 % de taux de circulation », détaille-t-on au service communication de la direction territoriale.

L'un des points propres à l'Isère, au cours de ces trois mois de grève, concernait les journées "blanches", c'est-à-dire sans grève. Qui ont quand même connu des perturbations. Explication : la grève a engendré le non-

retour de matériel dans les ateliers de maintenance, et donc l'impossibilité d'assurer les visites de sécurité, effectives dès qu'un train n'a pas circulé depuis 24 heures. Sans compter la proportion très importante de grévistes à Chambéry, où se trouvent les dépôts de maintenance.

Pour pallier cette « capacité de maintenance divisée par deux » et donc le déficit de trains, 800 bus ont circulé sur la région pendant les périodes de grève. Une réponse pas toujours satisfaisante pour les usagers, pour des questions pratiques (transport de vélo, personnes à mobilité réduite...) ou de confort.

Sarah HUPPERT

SYNDICATS : « Du combat, il y en aura encore »

Finie, la grève des cheminots ? Pas exactement. Si le front intersyndical a volé en éclats fin juin, le combat se poursuit pour la CGT et SUD Rail, au moins

nier, « il n'est pas question de lever notre préavis de grève. Mais ce n'est pas forcément la peine d'envoyer les gens au casse-pipe pour se retrouver à 5

sidèrent que le combat contre cette loi est terminé ». Pourtant, « même si on a perdu là-dessus, ça ne veut pas dire qu'on a perdu tout

USAGERS : La groc

« Les élus ne prennent pas souvent le train, ils ne sont pas sensibles à ces problèmes-là. » C'est

pénali aurait plus d Ce q

C ré

T ro du ce aux t

→ Ce a-t-el de gri

« On d'aut dépl veme luer [...]. tout l mat c sent ment remb qui se on n Fnau des des tr ce su presu expri déjà, M. P les co ment ce m 50 %, partic moind de d l'une pacté pertu trava pris. I toujo essaie

→ Ce

→ Ce

→ Ce

→ Ce

→ Ce

→ Ce

5, dans le cadre de la rubrique "Un village, une histoire" diffusée chaque jour sur les journaux télévisés jusqu'au 31 août. En Isère, trois villages ont été sélectionnés : Chichillianne, Morestel et Saint-Chef. C'est à travers les témoignages que les téléspectateurs découvriront les plus beaux villages de la région Rhône-Alpes. Et pour Saint-Chef, il est surtout question de marcher dans les pas de l'ancien maire, le créateur de "San-Antonio", qui disait "J'aime ce pays et ses habitants". Diffusion le jeudi 2 août sur France 3.

LES PATRIMOINES 50 PAGES

le dauphiné

POUR COMMANDER : au 04 76 88 70 88 ou boutique.ledauphine.com

DN

Le mouvement radical des cheminots s'est dissous fin juin et que la grève est en formule allégée pour l'été où en est-on maintenant ?



Les informations liées au trafic étaient bien affichées. Photo archives Le DL/Christophe AGOSTINIS

Le retour de matériel dans les ateliers de maintenance, et donc l'impossibilité d'assurer les visites de sécurité, effectives dès qu'un train n'a pas circulé depuis 24 heures. Sans compter la proportion très importante de grévistes à Chambéry, où se trouvent les dépôts de maintenance. Pour pallier cette « capacité de maintenance divisée par deux » et donc le déficit de trains, 800 bus ont circulé sur la région pendant les périodes de grève. Une réponse pas toujours satisfaisante pour les usagers, pour des questions pratiques (transport de vélo, personnes à mobilité réduite...) ou de confort.

Sarah HUPPERT

CONSEIL RÉGIONAL : « On est l'une des régions les plus impactées par la grève »

Trois questions à Martine Guibert, vice-présidente du conseil régional déléguée aux transports.

→ Comment la Région a-t-elle géré ces derniers mois de grève à la SNCF ?

« On est dans notre rôle d'autorité organisatrice. On déplore évidemment ce mouvement social qui vient polluer tout ce qu'on construit [...]. C'est préjudiciable à tout le monde, ça crée un climat de défiance et on le ressent fortement [...]. Évidemment, il y a la question du remboursement des usagers qui se pose, et naturellement, on n'a pas attendu que la Fnaut [Fédération nationale des associations d'usagers des transports] s'exprime sur ce sujet pour s'en emparer. Le président de la Région s'est exprimé il y a quelques mois déjà, directement auprès de M. Pepy. On demande que les conditions de remboursement soient maintenues pour ce mois de juin (au moins 50 %), car même si le taux de participation à la grève a été moindre, il y a eu beaucoup de désagréments et on est l'une des régions les plus impactées. Ce qui vient aussi perturber le trafic, ce sont les travaux et le retard qui a été pris. Des travaux, ça perturbe toujours le trafic, même si on essaie de les faire la nuit... »

→ Quelle est l'urgence sur

le réseau TER de la région ?

« L'urgence, c'est d'abord de maintenir une qualité de service tout en permettant la réalisation des travaux, qui sont très importants [...]. Il y a un état du réseau ferré, au plan national comme régional, qui est très dégradé, qui nécessite des travaux de régénération très importants [...]. C'est aussi de maintenir une offre de transport performante et à la hauteur des besoins des habitants de la région [...]. Et l'enjeu, c'est bien sûr de faire rouler ces trains en toute sécurité [...]. Notre réseau est très dense, il faut se rendre compte qu'on est, après l'Île-de-France, la région la plus circulée, avec le plus grand nombre de trains, et des lignes qui traversent des zones montagneuses et plus exposées [...]. Il ne se passe pas une journée sans qu'une cause externe à l'organisation mise en place amène des perturbations : accident de personne, chute d'arbre, animal... [...]. »

→ Certaines associations d'usagers déplorent le manque de communication avec la Région...

« J'ai réuni dès le mois de décembre les associations d'usagers pour poser les bases de notre dialogue. Je leur ai présenté la convention d'exploitation avec la SNCF. Et je les ai réunies il y a quelques jours aussi [le 21 juin]



Martine Guibert est vice-présidente du conseil régional déléguée aux transports.

pour leur présenter le service annuel 2020. La formule des comités de ligne tels qu'ils existaient ne nous paraît pas opportune, à savoir plus de 200 réunions annuelles à animer. Nous ne sommes pas en capacité de les animer sur l'ensemble du périmètre régional. Nous souhaitons avoir une approche beaucoup plus intégrée de la mobilité, par bassins de mobilité, pour se rapprocher des habitudes des usagers. On raisonne sur une offre de déplacement intermodale, qui concerne les lignes de train, évidemment, mais aussi les autocars, le co-voiturage, l'autopartage, les navettes, le vélo à assistance électrique, le câble... C'est un changement d'approche pour les usagers. On est en phase de construction, il faut un certain temps pour tester.»

Propos recueillis par S.H.

USAGERS : La grogne continue

« Les élus ne prennent pas souvent le train, ils ne sont pas pénalisés... »

Les élus ne prennent pas souvent le train, ils ne sont pas pénalisés les voyageurs. Ils auraient pu faire circuler...



pelait d'ailleurs à la grève le 19 juillet. Un rendez-vous incomparable aux dernières semaines, la SNCF annonçant pour cette journée 8 TER sur 10 en Auvergne-Rhône-Alpes et une circulation normale pour les TGV et Intercités. Au final, les perturbations ont quand même pesé chez certains usagers, notamment ceux de la ligne Grenoble/Gap, où aucun train n'a circulé ce jour-là.

Sur toute la durée de cette grève (jusqu'au 29 juin), appelée à tort "perlée", la SNCF a mis en place un « dispositif exceptionnel d'information aux voyageurs ». Chaque jour de grève, un communiqué de presse était

diffusé avec le détail pour chaque ligne, son taux de circulation et les substitutions routières. « Les associations de consommateurs, dont l'Afnaut, étaient dans la liste de diffusion », précise la SNCF.

Les usagers étaient aussi « encouragés à vérifier, la veille de leur départ, que leur train circulait ». On peut citer, à titre d'exemple, les 90 000 mails et 127 000 SMS adressés aux clients TER de la région le 27 juin. Ou encore le numéro d'appel gratuit "SNCF Spécial Exams" mis en place pour accompagner les étudiants qui rejoignaient leur centre d'examen en TER.

En Isère, des perturbations même sur les journées "blanches"

Des informations « bien relayées » selon la SNCF, qui a constaté « assez peu de clients égarés en gare les jours de grève ». « Tout de suite après la grève, il y avait 90 % de taux de circulation », détaille-t-on au service communication de la direction territoriale.

L'un des points propres à l'Isère, au cours de ces trois mois de grève, concernait les journées "blanches", c'est-à-dire sans grève. Qui ont quand même connu des perturbations. Explication : la grève a engendré le non-

retour de matériel dans les ateliers de maintenance, et de l'impossibilité d'assurer les vitesses de sécurité, effectives depuis qu'un train n'a pas circulé depuis 24 heures. Sans compter la proportion très importante de grévistes à Chambéry, où se trouvent les dépôts de maintenance.

Pour pallier cette « capacité maintenance divisée par deux » et donc le déficit de trains, 8 bus ont circulé sur la région pendant les périodes de grève. Une réponse pas toujours satisfaisante pour les usagers, pour des questions pratiques (transport de vélo, personnes à mobilité réduite...) ou de confort.

Sarah HUPPI

SYNDICATS : « Du combat, il y en aura encore »

Finie, la grève des cheminots ? Pas exactement. Si le front intersyndical a volé en éclats fin juin, le combat se poursuit pour la CGT et SUD Rail, au moins.

« La position de la CGT est plutôt simple : ce qui a pu motiver cette grève des cheminots demeure toujours d'actualité », assure Franck Boyer, agent de circulation sur la ligne Grenoble/Gap et secrétaire CGT des cheminots de Grenoble. Si la mobilisation a démarré fort en Auvergne-Rhône-Alpes, avec jusqu'à « 75 % de conducteurs grévistes » et « 50 % au plus bas » au plus fort du mouvement, Franck Boyer estime qu'il « aurait fallu davantage ».

Aujourd'hui, il y a « besoin de souffler », même s'il « y a quand même encore de la ténacité et de l'incompréhension ». Pour "tenir", justement, « la condition, c'est au moins d'avoir un ou une conjointe qui a les mêmes idées que toi », explique-t-il. Parce que « l'environnement n'est pas amical, avec beaucoup d'adversité », et qu'il est usant de « toujours expliquer que ce dont disposent tous les habitants de ce pays n'est que le résultat de grèves, et n'a jamais été donné par la générosité des élites économiques ».

Une formule de grève « contre-productive » ?

Chez SUD Rail, qui n'appelait pas à la grève le 19 juillet der-

nier, « il n'est pas question de lever notre préavis de grève. Mais ce n'est pas forcément la peine d'envoyer les gens au casse-pipe pour se retrouver à 5 ou 10 % de grévistes », indique Jérémie Jolicorps, lui aussi aiguilleur sur la ligne des Alpes et délégué du personnel SUD Rail.

« J'ai l'impression de m'être fait voler mon combat », lâche-t-il quand même, amer, taclant une forme de grève « pas du tout démocratique, décidée par trois personnes à Paris » et « contre-productive », car « trop prévisible ». « Plusieurs fois à Grenoble, on a essayé de faire passer le vote d'une grève de 24 heures reconductible », rappelle-t-il, mais sans succès.

À la CGT, « on est convaincus que c'était un bon choix, permettant de peser plus longtemps sur le calendrier ». « À Grenoble, on avait fait remonter dès mars à la fédération qu'il serait assez difficile de partir sur une grève reconductible par 24 heures, parce que c'est ce que nous disaient les cheminots, du fait de la perte financière », explique Franck Boyer, concédant qu'il « n'y a pas de formule de grève parfaite ».

Donner un « second souffle » au mouvement à la rentrée

Aujourd'hui, Jérémie Jolicorps a le sentiment que « les cheminots sont assez résignés, en particulier dans l'Isère. Ils con-

sidèrent que le combat contre cette loi est terminé ». Pourtant, « même si on a perdu là-dessus, ça ne veut pas dire qu'on a perdu sur tout », veut-il rappeler, assurant que « du combat, il y en aura, on n'a pas tout abandonné ».

Même son de cloche du côté de la CGT, consciente « que ce n'est pas pendant l'été qu'on va permettre de faire aboutir nos revendications ». Alors, juillet et août seront marqués par des journées de mobilisation, « afin d'assurer la continuité du mouvement », puis « d'y donner un second souffle à la rentrée ».

Si les syndicats sont vent debout contre cette réforme, c'est qu'ils considèrent qu'elle « ne se préoccupe pas de ce dont a besoin la SNCF ». « On est dans des objectifs très politiques et dans une logique de transformation sociale », commente Franck Boyer, fustigeant « une réforme bâclée qui ne définit rien de manière précise ». Il estime même que les cheminots ont été « choisis » dans le but de « désarmer les secteurs qui sont capables de mobilisation conséquente », avant de « s'attaquer aux retraites et au système de protection sociale ».

Et Jérémie Jolicorps de considérer que « le gouvernement Macron se sert de nous comme d'un trophée ». Concluant : « On ne prêche pas que pour notre paroisse cheminote. »

S.H.

USAGERS :

« Les élus ne prennent pas souvent le temps de réfléchir, ils ne sont pas sensibles à ces problèmes-là. » C'est l'avis de François Lemercier, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Auvergne Rhône-Alpes), qui évoque « un parc déjà malade » avant la grève. Une situation ne dément d'ailleurs pas la Région.

« Il y a eu beaucoup de soucis en Isère sur les jours de grève, avec des trains supprimés. Mais systématiquement, entre les jours de grève, des trains étaient aussi supprimés, y compris sur la ligne Grenoble-Lyon », rapporte Franck Lemaire. Même s'il en comprend les raisons (la grève dans les ateliers empêche la maintenance des trains), il déplore « un service dégradé » et se fait le porte-parole d'une association d'usagers « fortement marquée par le manque de réactivité de nos politiques ».

Même son de cloche du côté de l'Adut (Association dauphinoise des usagers du train), où Patrice Bégue estime aussi que la SNCF a surréagi : « On chantait ce qui allait se passer, ils ont préféré annoncer qu'il y aurait bien moins de trains que prévu, et ils

08.200E

MC

N

retour de matériel dans les ateliers de maintenance, et donc l'impossibilité d'assurer les visites de sécurité, effectives dès qu'un train n'a pas circulé depuis 24 heures. Sans compter la proportion très importante de grévistes à Chambéry, où se trouvent les dépôts de maintenance.

Pour pallier cette « capacité de maintenance divisée par deux » et donc le déficit de trains, 800 bus ont circulé sur la région pendant les périodes de grève. Une réponse pas toujours satisfaisante pour les usagers, pour des questions pratiques (transport de vélo, personnes à mobilité réduite...) ou de confort.

Sarah HUPPERT

ce sujet pour s'en emparer. Le président de la Région s'est exprimé il y a quelques mois déjà, directement auprès de M. Pepy. On demande que les conditions de remboursement soient maintenues pour ce mois de juin (au moins 50 %), car même si le taux de participation à la grève a été moindre, il y a eu beaucoup de désagréments et on est l'une des régions les plus impactées. Ce qui vient aussi perturber le trafic, ce sont les travaux et le retard qui a été pris. Des travaux, ça perturbe toujours le trafic, même si on essaie de les faire la nuit... »

→ Quelle est l'urgence sur

des zones montagneuses et plus exposées [...]. Il ne se passe pas une journée sans qu'une cause externe à l'organisation mise en place amène des perturbations : accident de personne, chute d'arbre, animal... [...]. »

→ Certaines associations d'usagers déplorent le manque de communication avec la Région...

« J'ai réuni dès le mois de décembre les associations d'usagers pour poser les bases de notre dialogue. Je leur ai présenté la convention d'exploitation avec la SNCF. Et je les ai réunies il y a quelques jours aussi [le 21 juin]

mer. Nous ne sommes pas en capacité de les animer sur l'ensemble du périmètre régional. Nous souhaitons avoir une approche beaucoup plus intégrée de la mobilité, par bassins de mobilité, pour se rapprocher des habitudes des usagers. On raisonne sur une offre de déplacement intermodale, qui concerne les lignes de train, évidemment, mais aussi les autocars, le covoiturage, l'autopartage, les navettes, le vélo à assistance électrique, le câble... C'est un changement d'approche pour les usagers. On est en phase de construction, il faut un certain temps pour tester. »

Propos recueillis par S.H.

USAGERS : La grogne continue

« Les élus ne prennent pas souvent le train, ils ne sont pas sensibles à ces problèmes-là. » C'est l'avis de François Lemaire, vice-président de la Fnaut (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) Auvergne Rhône-Alpes, qui évoque un « parc déjà malade » avant la grève. Une situation que ne dément d'ailleurs pas la Région.

« Il y a eu beaucoup de soucis en Isère sur les jours de grève, avec des trains supprimés. Mais systématiquement, entre les jours de grève, des trains étaient aussi supprimés, y compris sur la ligne Grenoble/Lyon », rapporte François Lemaire. Même s'il en comprend les raisons (la grève dans les ateliers empêchant la maintenance des trains), il déplore « un service dégradé » et se fait le porte-parole d'une association d'usagers « fortement déçue du manque de réactivité de nos politiques ».

Même son de cloche du côté de l'Adut (Association dauphinoise des usagers du train), où Patrice Belvègue estime aussi que la SNCF a sursé : « Sachant ce qui allait se passer, ils ont préféré annoncer qu'il y aurait bien moins de trains que prévu, et ils ont

pénalisé les voyageurs. Ils auraient pu faire circuler plus de trains. »

Ce qui fait également grogner, en particulier la Fnaut, c'est le flou concernant les remboursements : « L'information est cachée sur le site internet. » Et l'absence de visibilité pendant les grèves : « Il faut attendre la veille 17 heures pour savoir si le train qu'on souhaite prendre circule. »

Aujourd'hui, les difficultés régionales sont loin d'être réglées pour François Lemaire : « Il y a toujours des problèmes de matériel. Jusqu'à mi-juillet, des trains ont continué à être supprimés », assure-t-il. Et si la situation s'est améliorée depuis quelques jours, c'est en raison du « service allégé : comme il y a un peu moins de voyageurs, la SNCF supprime quelques trains, depuis deux-trois ans ».

« Plus aucun dialogue avec la Région »

Reçues par la direction territoriale de la SNCF fin juin, les associations d'usagers se sont vu expliquer les causes des pannes qui impactent toujours le trafic. « Mais les pannes et les accidents, ça va arriver chaque année ! », s'exclame François Lemaire, pointant



« À la fin du mouvement, il y avait 10 % de grévistes en France, mais 40 % en Auvergne Rhône-Alpes et 70 % à Chambéry », explique Patrice Belvègue, de l'Adut (Association dauphinoise des usagers du train). Photo archives Le DL/Christophe AGOSTINIS

du doigt le parc de matériel « sûrement insuffisant » de la Région. Pour Patrice Belvègue, le marché n'est pas respecté : « Le 21 juin, M. Thauvette [directeur régional du TER à la SNCF] avait expliqué qu'il n'y aurait plus de problèmes de maintenance après le 13 juillet. Mais aujourd'hui, des TER n'ont qu'une seule rame au lieu de deux et on voyage debout. »

Par ailleurs membre de l'Association de développement des transports en

commun, François Lemaire témoigne d'un « changement net » des rapports avec la Région depuis 2015. « Avant, il y avait des réunions de concertation avec la SNCF, la Région, les associations [...]. À présent, on en a une par an, et avec 30 associations. Il n'y a plus aucun dialogue. » Même son de cloche du côté de l'Adut : « Il n'y a plus de dialogue avec la Région depuis la nouvelle équipe en place. »

S.H.