



# La Voix ferrée des Alpes

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

= PARUTION ALÉATOIRE =

= REPRODUCTION CONSEILLÉE =

= PRIX LIBRE =

## GRENOBLE-GAP : enfin de bonnes nouvelles !



Après deux ans d'atermolements, la Région semble commencer enfin à négocier sérieusement avec la Métro de Grenoble pour financer les travaux de la ligne. Reste à convaincre l'État d'en faire autant.

**E**nfin, du concret ! Il aura fallu attendre presque deux ans après l'annonce du « plan de sauvetage des petites lignes » de Laurent Wauquiez pour qu'il parle de mettre de l'argent sur la table. En l'absence de toute communication de la Région, désespérément mutique, c'est la Métro de Grenoble qui a apporté la bonne nouvelle la semaine passée : « On a clairement entendu une volonté régionale. Des montants commencent à être évoqués, mais l'équilibre n'est pas atteint. On espère y voir plus clair cet été. En 2016, la Métro avait déjà voté un financement de la ligne à hauteur de 2 millions d'euros, en dehors du périmètre métropolitain. C'était un signe fort. On n'est pas fermés à envisager d'accroître cet effort ». Mais elle tempère : « si d'autres partenaires ne s'impliquent pas, on craint que ça ne suffise pas. Du côté de l'État et du côté du Département, pour l'instant, on n'a pas de réponse. Clairement, leur priorité pour l'axe Grenoble-Gap c'est la route, ils viennent de le montrer avec un engagement financier conséquent ». De fait, ils prévoient de débloquer 56 millions d'euros sur 30

kilomètres de route dans le Trièves, essentiellement pour créer des zones de dépassement. Grosso modo, c'est l'enveloppe nécessaire pour mettre les 110 kilomètres de voie ferrée à neuf (pour 300 à 400 000 voyageurs par an)...


### État défaillant

De son côté, l'État n'a toujours pas bougé. Son engagement financier pour la ligne est donc pour l'instant à zéro. Au niveau national, il avait assuré en février dernier que les engagements déjà pris à hauteur de 1,5 milliards d'euros pour financer les « petites lignes » dans le cadre des Contrats de plan État-Régions (CPER) « seront tenus ». Mais comme la ministre des Transports le reconnaissait en janvier devant le Sénat, « il apparaît aujourd'hui clairement que cette somme ne sera pas suffisante ». En octobre, devant l'Assemblée, elle donnait sa feuille de route : « il appartient aux collectivités territoriales et notamment aux régions (...) d'identifier les réponses les plus pertinentes ». En clair : bon débarras, à vous de payer. Tous les spécialistes de Grenoble-Gap estiment pourtant que rien ne pourra se faire sans le concours de l'État. Contactés par le journal, ni la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ➔

(la DREAL, en charge du dossier), ni le ministère des Transports n'ont répondu. Un membre des services régionaux commente : « tout cela est consternant et honteux pour l'État et les collectivités qui refusent de s'engager pour des montants *in fine* modiques au regard des enjeux et de l'argent dépensé par ailleurs pour continuer à améliorer le réseau routier ».

### (m) Isère routière

La route, c'est en effet le leitmotiv du Département. Ce n'est pas la pauvreté qui l'empêche d'intervenir sur la ligne, mais bien des choix politiques. Il va investir 16 millions pour le petit train de la Mure (15 kilomètres de voie, 120 000 passagers annuels espérés). Et pour la route, un spécialiste du dossier explique : « l'Isère a l'argent, partenaire financier ou non ils feront leurs travaux ». Frédérique Puissat, cheffe de file de la majorité départementale dans le Trièves, confirme : « Ces sommes sur le territoire sont inespérées et font de nombreux jaloux, ce qui est compréhensible ». Concernant la ligne de train, elle plaide pourtant que l'argent est « rare » et conclut : « à [cette] date, la participation du Département ne me semble pas envisageable ». D'après la Métro, la

porte n'est pas pour autant fermée, ni pour le Département, ni pour l'État : « C'est difficile de savoir vraiment ce que veulent les partenaires de la négociation. Comme vous vous en doutez, personne ne veut payer trop, c'est un puzzle, un jeu de poker menteur ». Il ne nous reste plus qu'à faire en sorte que la partie se termine, au plus vite. 

### En PACA, des travaux financés mais pas programmés

Une des difficultés de la ligne Grenoble-Gap, c'est qu'elle est à cheval sur deux Régions : PACA au Sud et AuRA au Nord. Et les partenaires institutionnels doivent s'entendre pour financer les travaux. Rien d'impossible : toutes les collectivités (Etat, Départements, Régions) viennent de se mettre d'accord pour financer 200 millions de travaux... routiers, à cheval dans l'Isère et les Hautes-Alpes. Pour l'étoile ferroviaire de Veynes, 15 millions d'euros de « modernisation pour les branches vers Rhône-Alpes » (vers Valence et Vers Grenoble) sont inscrits dans le CPER de PACA. Mais les travaux ne sont toujours pas programmés. Et pour cause : depuis près de deux ans, PACA explique qu'elle attend que les choses se débloquent du côté AuRA pour mettre en route ses propres travaux. Raison de plus pour que les négociations aboutissent rapidement.


---

# La mobilisation a payé !

La Voix ferrée des Alpes en a acquis la preuve : alors qu'en 2016, Laurent Wauquiez annonçait tambour battant un « plan de sauvetage des petites lignes » de la grande région, il avait décidé d'un commun accord avec l'État d'abandonner sept lignes, parmi lesquelles Grenoble-Gap. Aujourd'hui enfin, il semble avoir changé d'avis.

**V**ous vous souvenez ? En mars 2016, SNCF Réseau rendait à la Région Auvergne-Rhône-Alpes un diagnostic sur l'ensemble des « petites » lignes. Le besoin total de travaux était estimé à 400 millions pour la période allant jusqu'à 2020. Pour la même période, la section Grenoble - Lus-la-Croix-Haute nécessitait 42 millions. En septembre 2016, le Dauphiné libéré publiait un document de travail de la Région : une carte de « propositions d'orientations » pour les « petites lignes », qui proposait la fermeture de la ligne Grenoble-Gap en 2018 au-delà de Vif. Enfin en novembre 2016, Laurent Wauquiez annonçait un grand « Plan de sauvetage des petites lignes ». Le vice-président aux transports de l'époque, Patrick Mignola, affirmait au Dauphiné que Valence-Gap et Grenoble-Gap étaient « prioritaires ». Il précisait que 33 millions étaient alloués pour ces deux lignes.

### Zéro euro pour Grenoble-Gap

Mais peu de temps après, le même Patrick Mignola avouait au cours d'une réunion interne que cette somme ne concernait que la ligne Valence-Gap, d'après un témoin. Donc, zéro euro pour Grenoble-Gap. Non seulement la Région et l'État n'avaient pas réussi à trouver les financements nécessaires pour Grenoble-Gap, mais ils avaient carrément renoncé à les chercher. Dans les délibérations de la Région sur les infrastructures ferroviaires (ici en septembre 2017 à propos de la ligne St-Georges - Le Puy en Velay), c'est écrit noir sur blanc : « l'État et la nouvelle Région Auvergne-Rhône-Alpes ont conjointement demandé à SNCF Réseau de formaliser des scénarios globaux d'investissement. Un choix a ensuite été effectué par les partenaires du CPER et présenté par le Président de Région le 3 novembre 2016 » (nous soulignons). La Région et l'État avaient donc bien tranché en faveur de la fermeture de certaines lignes. L'avenant au « Contrat de plan État-Région » (CPER) signé en octobre 2017 actait cette décision : en lieu et place des 400 millions nécessaires selon SNCF Réseau pour l'ensemble des « petites » lignes régionales, il indiquait que « le besoin estimé aujourd'hui pour la période 2015-2020 serait de l'ordre de 264 M€ ». 

# AUVERGNE – Rhône-Alpes\*

DIRECTION GENERALE  
DES SERVICES

Lyon, le 30 SEPTEMBRE 2016

Direction des transports

Réf. : DT1616093N202015

## N O T E I N T E R N E

De : Philippe GAMON Directeur	à : Patrick MIGNOLA Vice-président délégué aux transports
S/c : Bernard FIGUET Directeur général adjoint	Copie :

Objet : Bureau Exécutif du 12 Septembre - Petites lignes du territoire Auvergne-Rhône-Alpes.  
Orientations pour le plan de sauvetage.

### 2. Eléments d'aide à la décision

#### Décomposition du plan de sauvegarde selon les 3 niveaux d'intervention

	Renouvellement 22	Sauvegarde 3	Renoncement 7
Nombre de sections de lignes concernées	Dont 4 sous réserves : - financement des CT du territoire pour <b>Boën-Montrbrison</b> - financement des CT du territoire pour <b>Lozanne-Tassin</b> - financement de la Région PACA pour <b>Die-Beaurière</b> - Montluçon-Gannat, sous réserve des études préliminaires	- Clermont-Volvic - Brioude-langogne - <b>Montluçon Lavaufra</b> sous réserve du maintien du TET Lyon-Bordeaux	- Boën-Thiers - Oyonnax-Saint-Claude - Volvic-Le-Mont-Dore - Beziers-Neussargues - <b>Saint-Georges-Le-Puy</b> - <b>Vif-Lus la Croix Haute</b> - Aurillac-Brive
Investissement à réaliser	359 M€	113 M€	11 M€ (travaux pour maintien fret)
Dont sur 2016-2020	224 M€	23 M€	7 M€
Dont sur 2021-2025	135 M€*	90 M€*	4 M€*

\* 82 M€ de provision pour des travaux de signalisation à ajouter sur la période 2021-2025 (total = 311 M€)

### 2. 5. Ligne Grenoble - Lus-la-Croix-Haute (Veynes)

Le scénario de renouvellement est proposé pour la section de ligne Grenoble – Vif (2,7 M€ de travaux, pour 240 voyageurs par jour) : l'investissement consenti est modeste et la fréquentation correcte.

Concernant la section Vif – Lus-la-Croix Haute, trois scénarios ont été étudiés :

- le renouvellement sur l'ensemble de cette section pour le maintien de l'exploitation actuelle : des investissements à hauteur de 49 M€ sont nécessaires côté Région Auvergne – Rhône-Alpes. Côté région PACA, 18 M€ supplémentaires sont nécessaires sur la portion Lus-la-Croix-Haute – Veynes.
- Le renouvellement uniquement sur la portion de ligne Vif – Cielles avec arrêt des circulations ferroviaires à Cielles. Des investissements à hauteur de 32 M€ sont nécessaires, dont 24 M€ pour la période 2016-2020.
- Le renoncement avec arrêt dès 2018 des circulations ferroviaires à Vif, en provenance de Grenoble.


Le scénario de sauvegarde de la section de ligne Vif – Lus-la-Croix Haute (travaux à minima) n'est techniquement pas réalisable étant donné la nature des travaux (Ouvrages d'Art).

La note interne intitulée  
« Orientations pour le plan de sauvetage ».

Parmi les arguments censés justifier le « renoncement » de la Région à sauver la ligne figure la faible fréquentation, estimée à 230 voyageurs par jour. En réalité, c'est quatre fois plus de personnes qui prennent ce train tous les jours (lire la Voix ferrée des Alpes, n°3, octobre 2017).  
Quand on veut tuer son chien...

### « Renoncement » de la Région au-delà de Vif

A 10 millions près, ce « besoin estimé » est le même que celui mentionné dans la carte publiée en septembre 2016 par le Dauphiné, qui prévoyait (entre autres) la fermeture de la ligne Grenoble-Gap. Et dans une note interne à la Région datée de septembre 2016, la portion Vif - Lus-la-Croix-Haute faisait bien l'objet d'un « renoncement » de la Région. Plus loin, le document allait jusqu'à affirmer que « le scénario de sauvegarde de la section Vif - Lus-la-Croix-Haute (travaux à minima) n'est techniquement pas réalisable étant donné la nature des travaux (ouvrages

d'art) ». À l'époque en effet, la Région et SNCF Réseau essayaient de faire croire que la ligne ne pourrait survivre au-delà de 2017, en contradiction avec les constats techniques existants. C'est d'ailleurs une stratégie identique qui leur avait permis de fermer le tronçon Oyonnax - Saint-Claude. Mais pour Grenoble-Gap, face aux preuves accumulées par la Voix ferrée des Alpes, elles ont finalement avoué qu'il n'en était rien (lire le n°1, décembre 2016). Depuis, la mobilisation n'a pas faibli, et la Région semble enfin s'apprêter à financer la ligne. Une première victoire. Après Laurent Wauquiez, il nous reste à convaincre un certain Macron... 

# Lutter contre la politique du fait accompli

Les fossoyeurs de la ligne ont un gros avantage tactique : il leur suffit de ne rien faire pour parvenir à leurs fins. En apparence, pas de décision politique, juste une succession de conséquences techniques qui risquent d'entraîner la fermeture si rien ne se passe. À nous de ne pas nous laisser prendre au piège !

**E**n avril, au début de la grève des cheminots, la fermeture complète de la ligne pendant trois semaines alors que personnels et trains étaient pourtant disponibles, donne un petit aperçu de ce qui pourrait arriver à la ligne. Ni la Région, autorité organisatrice, ni la SNCF, chargée de mettre en œuvre le service, n'avaient accepté de prendre la responsabilité de la fermeture. Mieux : dans un premier temps, la SNCF niait carrément l'existence d'une décision, qui avait pourtant bel et bien été prise. Cette pratique a un nom : c'est la politique du fait accompli. Un cheminot, spécialiste de l'entretien de la voie, analyse : « Le

problème c'est que personne ne veut se mettre les électeurs à dos et annoncer une fermeture. Alors ils attendent que ça pourrisse ». C'est toute la difficulté de la lutte pour le maintien et le développement de la ligne : il n'y a pas à proprement parler de décision contre laquelle se battre. Le pire scénario possible, ce n'est donc pas une annonce de fermeture, mais plutôt une poursuite de la dégradation progressive de la ligne, déjà à l'œuvre depuis plusieurs années.

## Deux nouveaux ralentissements prévus en juillet

Depuis fin 2017, deux des seize trains quotidiens ne peuvent plus aller jusqu'à Gap parce que les ralentissements se sont multipliés, empêchant les croisements d'avoir lieu. Un autre cheminot en charge de l'entretien de la voie explique : « en l'absence de travaux, les ralentissements vont se multiplier et les croisements vont être de plus en plus difficiles, et à force ça ne va plus du tout pouvoir croiser. À ce moment-là, ça va devoir fermer ». À l'unisson de tous les spécialistes de la ligne, il précise que les investissements doivent être votés en 2018 pour que les travaux les plus urgents aient lieu en 2020, avant qu'il ne soit trop tard. En attendant, deux nouveaux ralentissements vont être mis en place en juillet. Il ne s'agit pas juste de problèmes techniques, mais bien de la conséquence de l'inaction des politiques. Si d'ici cet été l'État ne s'engage pas, ou si les négociations avec la Région pour le financement des travaux n'aboutissent pas, le programme est donc clair. Chacune des dégradations subies par la ligne devra faire l'objet d'actions en réponse de notre part. Tout le monde est prévenu : si l'été ne nous apporte pas de bonnes nouvelles, la rentrée sera chargée ! 🚂



La ministre des transports a mis en place les premières expérimentations de son « pacte ferroviaire » pour la ligne Grenoble - Gap. Testant le dispositif (notre photo), elle a déclaré : « je suis très satisfaite des premiers essais, qui prouvent qu'on peut faire beaucoup avec pas beaucoup d'argent ».

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](mailto:lavoixferreedesalpes@orange.fr)