



# 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 =

## LIGNE GRENOBLE-GAP : CHRONIQUE D'UNE « FERMETURE » PRÉMATURÉE

Cet automne, la Région a annoncé la « fermeture » en 2018 de la ligne de train Grenoble-Gap en l'absence de travaux, avant de jurer vouloir la « sauver ». Pourtant quelques mois plus tôt, les experts concluaient que les trains pourraient encore rouler jusqu'en 2025. Mais qui est donc si pressé de voir cette ligne menacée ?

C'est en septembre que l'alerte a été donnée. « Un document interne circulant dans la région Auvergne Rhône-Alpes intitulé « plan de sauvetage des petites lignes » propose de supprimer en 2018 la liaison entre Vif et Lus-la-Croix-Haute » informait alors le *Dauphiné libéré* (21 sept. 2016). Mais bien vite, la « proposition » se transforme en certitude. Dès le lendemain, le même journal publie un nouveau document dans lequel la « fermeture 2018 » entre Vif et Lus-la-Croix-Haute est présentée comme le « devenir » assuré de la ligne si aucun « plan de sauvegarde » n'est décidé d'ici là. De fait, d'après un technicien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF réseau aurait présenté dès juillet un document dans lequel un « risque de suspension pour 2018 » était avancé. Pourtant, deux mois auparavant, SNCF réseau, toujours elle, rendait officiellement à la Région un diagnostic daté de mars qui concluait à la survie de la ligne pendant neuf ans en l'absence d'investissement, avec une « suspension » prévue en 2025 pour la seule portion située entre Clelles et Veynes (suite page suivante)...

### INCERTITUDES

En Assemblée plénière les 15 et 16 décembre prochains, la Région devrait voter l'avenant au contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020, qui prévoit notamment un volet ferroviaire. Dans le cadre de celui-ci, le nouvel exécutif a augmenté sa participation de 25 millions d'euros (111 millions au lieu des 86 initialement prévus) au titre de la « régénération des petites lignes » pour encourager ses partenaires, État et SNCF réseau à faire de même. Contacté par la rédaction, Patrick Mignola précise que 33 millions sont fléchés pour les lignes Grenoble-Veynes et Valence-Veynes. Et poursuit : « l'État a fait des efforts dans le cadre de l'avenant au CPER ». En outre, « il pourrait participer au titre du Paris-Briançon, qui passe par Valence et Veynes. Si c'est le cas, nous pourrions peut-être réorienter des crédits pour la ligne Grenoble-Veynes. (...) On prendra ce qu'on peut prendre ». Rien n'est donc encore gagné : d'après les services de la Région, l'enveloppe réunie pour les travaux sur les « petites lignes » en Auvergne-Rhône-Alpes ne « pourra pas tout financer », d'après un technicien de la Région. En clair : sur la vingtaine de lignes concernées, des choix vont devoir être faits. 

# REPÈRES

**AURA, CPER, DREAL, PACA, RFF, SNCF, UIC 7 à 9 : c'est presque tout l'alphabet qui y passe mais ça ne rend pas les choses plus claires ! Modeste tentative d'explication.**

**AURA, PACA.** Depuis 2002, ce sont les régions qui ont la charge d'organiser les transports ferroviaires régionaux, les fameux TER : c'est donc elles qui paient et décident. Pour les lignes des Alpes (Grenoble-Gap et Valence-Briançon) il y a une complexité : elles dépendent de deux régions, Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) et PACA, qui doivent donc se mettre d'accord. La convention entre la Région AURA et la SNCF prend fin en 2016. Un avenant devrait donc être voté à la prochaine assemblée régionale. En théorie, cet avenant pourrait comporter des modifications de service (suppressions de trains, voire de lignes, etc.).

**SNCF réseau, RFF.** Le « gestionnaire de l'infrastructure », depuis la réorganisation de « l'entreprise SNCF », c'est SNCF réseau (anciennement Réseau ferré de France, RFF, pour faire simple). C'est cet établissement qui est propriétaire des lignes et qui a la charge de les entretenir. Problème : notamment à cause d'une dette colossale (44 milliards, presque 2 milliards d'intérêts par an payés aux banques), SNCF réseau rechigne de plus en plus à payer pour l'entretien et le renouvellement des voies.

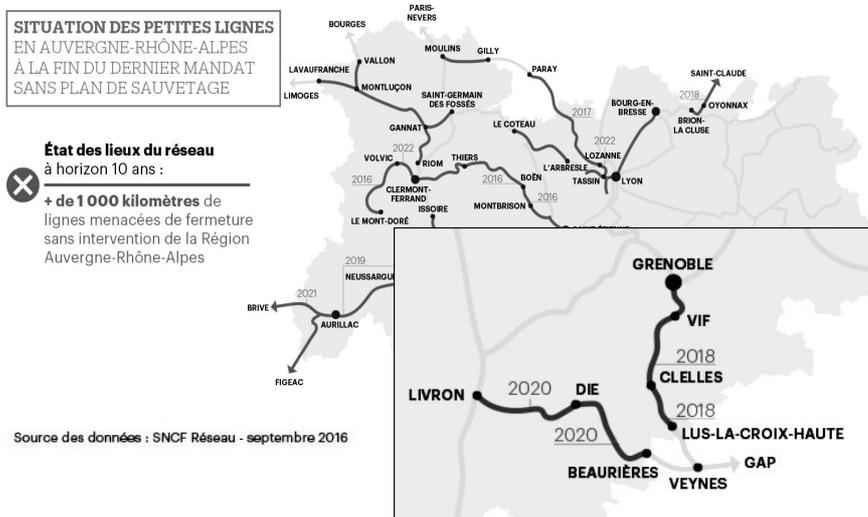
**CPER, DREAL, « UIC 7 à 9 ».** C'est en particulier le cas pour les « petites lignes » où passent le moins de trains (en nombre et en tonnage), classées officiellement « UIC 7 à 9 ». C'est pourquoi depuis plusieurs années, les régions et l'État via les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) mettent la main à la poche dans le cadre des contrats de plan État-régions (CPER).

## « Opacité totale »

(Suite de la page 1) Déjà, en 2013, un document présenté en comité de ligne faisait état du besoin de « moderniser la voie entre Clelles et Lus » avec à défaut, « un risque fort » de « suspension exploitation à l'horizon 2023 » sur cette même portion. Comment expliquer ces cinq à sept ans de vie perdus en quelques mois ? La direction de SNCF réseau à Lyon défend ses chiffres : « le diagnostic est en évolution permanente afin d'affiner notre analyse. La ligne Grenoble-Gap (est) une ligne de montagne avec un risque permanent lié à une évolution rapide de la qualité de certains ouvrages d'arts et ouvrages en terre et la voie est obsolète sur certaines zones avec un risque d'évolution rapide non prévisible », ce qui pourrait conduire « à une suspension d'exploitation fin 2018 ». Manifestement, l'entreprise n'a pas fourni d'explications plus détaillées à la Région puisque le 17 novembre dernier, le président Wauquiez lui-même se fâchait publiquement, à propos de la ligne Grenoble-Gap : « Comme par hasard quand ils veulent tuer une ligne, ils nous mettent des coûts pharaoniques (...). Vous arrivez, des lignes qui normalement avaient encore une durée de vie de dix ans tout d'un coup si vous faites pas les travaux d'ici six mois ça marche pas. Avec une opacité totale ».

## Date « peu réaliste »

La direction de SNCF réseau admet d'ailleurs qu'entre le diagnostic de mars 2016 et aujourd'hui, la facture n'a pas augmenté : 52 millions de travaux entre Grenoble et Veynes, ce qui fragilise encore l'hypothèse d'une brusque dégradation. « Ça paraît peu réaliste, ajoute un personnel affecté à la voie. Il n'y a pas suffisamment de problèmes actuels pour justifier une fermeture à si court terme. Ce qui est possible en revanche, c'est que la SNCF décide prochainement de ralentissements supplémentaires, même en l'absence de problème de géométrie. Elle cherche (...) à mettre la pression pour alerter sur l'état de la voie et essayer de gagner du temps avant qu'elle ne se dégrade trop vite : si les trains roulent moins vite, ils abîment la structure moins vite et les travaux peuvent être retardés d'autant ». Un cadre précise : un passage de 2025 à 2018, « il faut l'argumenter. Pour assurer la circulabilité d'une ligne, il y a beaucoup de tâches à faire. Dans nos contrôles quotidiens, il y a la valeur de ralentissement, la valeur d'intervention et la valeur d'arrêt. Surtout sur les lignes de montagne, il y a beaucoup de surveillance et la différence entre maintenance quotidienne et travaux est mince. Il suffit d'arrêter la surveillance et du fait de la réglementation, on arrive à la valeur d'arrêt ».



« La carte de l'état des lieux des petites lignes TER ». Région AURA, 3 novembre 2016 (consultable sur <http://www.auvergnerrhonealpes.fr/actualite/343/2-264-millions-pour-les-petites-lignes-ter.htm>)

## « Chantage »

D'après de nombreux connaisseurs du dossier, élus, associations, syndicats, la date de 2018 est une annonce « *stratégique* », un « *chantage* » après le changement de majorité à la Région. SNCF réseau, peu pressée d'investir elle-même dans cette ligne, forcerait ainsi la main à la Région et à l'État pour qu'ils se décident à payer. Jean-Charles Kholhaas, ancien vice-président aux transports à la Région et élu EELV répond : « *je ne vois pas l'intérêt de SNCF réseau à mettre trop de pression sur la Région. Si elle raccourcit trop le délai, la Région risque de répondre : on ferme* ». Or « *Réseau, eux, leur intérêt, c'est qu'il y ait un maximum de lignes circulables. S'ils peuvent faire payer les travaux par d'autres et récupérer les péages, ils sont contents* ». De son côté, l'exécutif régional aurait-il pu voir un intérêt à raccourcir le délai de « *survie* » de la ligne ? Patrick Mignola, vice-président aux transports, s'emporte : « *Vous croyez qu'on a le pouvoir d'appeler SNCF réseau et de faire disparaître sept ans, comme ça ? (...) Sauver cette ligne, c'est exactement la commande que m'a faite Wauquiez. Vous nous prêtez de mauvaises intentions. (...) Je vous le répète, je veux sauver cette ligne* ».

## Retour à 2025

Néanmoins, l'empressement de l'exécutif régional à répandre la nouvelle du risque de « *fermeture* » en 2018, alors qu'elle avait un diagnostic complet en main démontrant le contraire, demeure troublant. En effet, le 17 novembre à l'Assemblée régionale, le président de la commission transports (qui n'a pas souhaité nous répondre) évoquait une « *fermeture programmée en 2018* ». Début novembre, la communication officielle de la Région évoquait elle aussi une « *fermeture* » en « *2018* » (voir ci-dessous) et le *Dauphiné libéré* relatait les propos de Patrick Mignola concernant « *une mort certaine en 2018* » (3 et 4 nov. 2018)<sup>1</sup>. En dépit des faits, l'intéressé va jusqu'à nier que la Région ait parlé de fermeture à si brève échéance et indique n'avoir « *pas donné d'entretien au Dauphiné* ». Certes, mais « *c'est ce qu'il a dit en conférence de presse* » répond la rédaction du journal. Le vice-président conclut néanmoins : à part le diagnostic de mars 2016, « *je n'ai pas eu d'autre document technique (...). 2018, c'est des ralentissements sur la ligne. La fermeture, c'est 2025* ». A défaut d'éclairer les mobiles du raccourcissement subit du calendrier, cette petite enquête aura au moins eu le mérite de le faire à nouveau rallonger... 🚧



En pleine tempête – CC Grégoire Lannoy

## FRITURE SUR LA LIGNE

« **S**incèrement, Grenoble-Gap est plus un sujet pour la région PACA que pour nous », expliquait Laurent Wauquiez au Conseil régional le 17 novembre. « *Mais c'est une ligne que nous aimerions sauver. (...) En gros ce qu'on attend de chaque partenaire, c'est 10 millions si on veut sauver la ligne. Il faut 10 millions du département de l'Isère, 10 millions de Grenoble métropole et il faut que la région PACA vienne en support* ». Il est vrai que pour l'heure, le Conseil général de l'Isère n'a « *pas encore statué* ». En revanche du côté de PACA, où se situe une partie de cette ligne à cheval sur deux régions, « *la Région et l'État ont inscrit 22 M€ pour l'achèvement de la régénération entre Mont-Dauphin et Briançon (...) et 15 M€ pour les travaux (...) sur les branches vers Rhône-Alpes de l'étoile de Veynes* ». C'est ce qui résulte d'une lettre de septembre 2016, adressée par le président de PACA à Laurent Wauquiez. Celui-ci attend-il un effort supplémentaire de la part de celle-là ?

### « Pas de sollicitation officielle »

« *C'est ce qu'on comprend entre les lignes* », indique-t-on en PACA. Mais le problème, « *c'est qu'on a pas reçu de sollicitation : on ne peut pas dire qu'on soit en négociation* ». « *Peut-être qu'ils n'ont pas envie de communiquer avant que ce soit bouclé, répond Patrick Mignola. Il y a eu deux réunions de travail entre les deux régions ces dernières semaines et j'ai personnellement discuté avec le vice-président Tabarot* », chargé des transports. C'est donc parole contre parole, puisqu'aucune des deux Régions n'a pu nous apporter de précision avant bouclage de l'article. Mais du côté de la Métro de Grenoble, le son de cloche est le même : « *on a voté un financement de 2 millions d'euros pour la ligne et depuis on n'a pas reçu de sollicitation officielle de la Région* », explique le vice-président en charge des déplacements. « *On l'a fait en plénière* », répond Patrick Mignola. Pour la suite des négociations, espérons que les partenaires de la Région regardent avec attention les retransmissions de ses assemblées ! 🚧

1. <http://www.ledauphine.com/haute-savoie/2016/11/03/la-region-au-chevet-des-petites-lignes-ferroviaires>

# TRÈS GRAND TRRAINTAMARRE !!!

« Samedi 10 décembre à 14h09, dans toutes les gares de Grenoble à Gap, de Valence à Veynes et de Marseille à Briançon, fais voir et entendre que tu tiens au train ! » La menace plane alors faisons entendre notre attachement à nos trains ! Guettez les affiches près de vos gares, venez en organisant des covoiturages depuis vos communes, et n'hésitez pas à contacter le Collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes : [etoiledeveynes@laposte.net](mailto:etoiledeveynes@laposte.net).



## À NOUS DE LEUR FAIRE PRÉFÉRER LE TRAIN

**APPEL À TÉMOIGNAGE.** « Il n'y a plus de train ? Vous prenez le bus ! » nous disent-ils sans cesse comme si les deux étaient équivalents, du moment qu'on arrive à bon port. Alors la Voix ferrée des Alpes appelle vos témoignages : cheminots, cheminotes, chauffeuses, chauffeurs, usagers, usagères, vous qui avez pu expérimenter le rail et l'asphalte, qu'en dites-vous ? Chez l'un et l'autre, la ponctualité est-elle de mise ? Le confort est-il au rendez-vous ? Et la poésie du rail en montagne et du rail tout court, vous n'avez pas envie de nous la chanter ? Nous attendons vos mots, rationnels ou lyriques, impitoyables ou mesurés.

## LA VOIX FERRÉE DES ALPES

Petit journal de décryptage ferroviaire. Pour que nos trains continuent à donner de la voie ! Ce journal vous a plu ? Copiez-le, distribuez-le, diffusez-le ! Participation et coups de main bienvenus (enquêtes, rédaction, billets d'humeur et de toutes sortes, relectures, maquette, distribution). ☒

Pour tout contact :  
[lavoixferreedesalpes@orange.fr](mailto:lavoixferreedesalpes@orange.fr)