

Assemblée générale collectif de l'étoile de Veynes 15 septembre 2018

Bonjour à toutes et à tous,

Je regrette sincèrement de ne pouvoir être présent à cette assemblée générale du collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes, mais je vous rassure, c'est pour la bonne cause puisque je profite de ma présence à Vienne en Autriche où je suis retenu pour la conférence interparlementaire de l'Union Européenne sur les finances en tant que Rapporteur général du budget, pour rencontrer les représentants de l'opérateur public autrichien ÖBB qui a lancé une politique novatrice de rénovation des trains de nuit et gère désormais les lignes de nuit allemandes, suisses, italiennes, slovènes, tchèques, polonaises, slovaques... afin de leur demander si la France et ses lignes de nuit les intéresse, au moment où nous nous apprêtons à ouvrir le ferroviaire à la concurrence.

Concernant les travaux de rénovation des lignes desservant l'étoile de Veynes, il semblerait que les régions aillent dans le bon sens même si je note une certaine hypocrisie. C'est donc à l'Etat d'avancer sur ce dossier vital pour l'avenir de nos territoires, et je suis heureux d'accueillir la ministre BORNE le 22 septembre prochain à l'occasion du congrès des maires ruraux, après mes nombreuses sollicitations afin d'obtenir un engagement fort de l'Etat sur nos lignes alpines. Je suis notamment intervenu de manière réitérée cet hiver auprès de ses services pour demander sans relâche la commercialisation dans les temps du train de nuit, l'amélioration de sa fiabilité, son renforcement lors des pointes touristiques pourtant promis par l'Etat, le renouvellement des voitures couchettes et le maintien des arrêts de Chorges et de Crest en période de renforcement les week-ends des vacances de février.

S'agissant de l'étoile de Veynes, comme vous le savez, le CPER AURA 2015-2020 prévoit une enveloppe de régénération des petites lignes de 200M€, dont 111M€ pour la Région et 50M€ pour l'Etat. Les discussions avec l'exécutif régional ont amené le préfet de région à flécher les 50 M€ apportés par l'Etat vers des lignes périurbaines, des lignes interurbaines incluant la desserte du Puy-en-Velay, d'Aurillac et de Montluçon, et la ligne Livron-Die-Veynes, qui supporte la liaison TET de nuit Paris-Briançon.

La branche nord-sud de l'étoile de Veynes (Grenoble-Gap) contrairement à la branche Est-Ouest, ne figure pas dans les lignes bénéficiant d'un financement Etat en région AURA. C'est la raison pour laquelle je parle d'hypocrisie car cette décision a été prise sur avis du Conseil Régional AURA. Elle assure pourtant la liaison entre les espaces métropolitains, périurbains et ruraux de l'Isère, de la Drôme et des Hautes-Alpes, et représente depuis 140 ans, le lien historique entre Gap et Grenoble, déterminant pour le développement économique, touristique mais également pour l'accès aux soins des habitants ou la connexion des pôles universitaires, mais aussi l'armature du réseau de transport en commun desservant le versant sud de la métropole grenobloise.

Cette ligne branche nord-sud de l'étoile de Veynes (Grenoble-Gap) comporte plusieurs sections:

- Entre Grenoble et Vif, la ligne, située dans un secteur périurbain, est plutôt saine. Pour éviter sa fermeture en 2021, une convention a été signée en juin 2018 pour les études et travaux de remise en état, pour un montant de 3,6 M€ (dont 1 M€ avancés par la Région à l'Etat).
- De Vif à Lus-la-Croix Haute (limite PACA/AURA), la ligne n'a pas fait l'objet d'entretien lourd depuis des dizaines d'années et son exploitation sera suspendue à court terme sauf investissement de régénération. En février 2018, SNCF Réseau a annoncé la

suspension des circulations au-delà de Vif en décembre 2020. Jusqu'à présent, cette section ne figurait pas parmi les priorités du plan de sauvegarde pour la Région, eu égard à la faible fréquentation de la ligne (90 voyageurs par jour). Il semblerait que la Région soit en train de faire évoluer sa position. SNCF Réseau chiffre les travaux de remise en état de cette section à un montant estimé à 53 M€. Pour éviter une suspension de la ligne, il serait nécessaire de démarrer les études techniques de remise en état, chiffrées à 6 M€, dès 2018.

- De Lus-la-Croix Haute à Veynes, le coût de régénération de la ligne d'ici 2025 est évalué à 25M€, à comparer aux 15M€ (dont 6M€ Etat) inscrits au CPER actuel.

Je souhaite voir l'Etat s'engager fermement et substantiellement sur sa participation afin d'étudier la priorisation des différentes opérations sur l'étoile de Veynes en fonction des échéances de renouvellement et d'avoir une visibilité pluriannuelle. J'appelle ainsi plus que jamais l'Etat, les collectivités locales et SNCF Réseau à assumer, dans une vision stratégique de long terme, les investissements nécessaires pour assurer le maintien de la ligne et la modernisation rapide des systèmes d'exploitation les plus vétustes pour atteindre une régularité de circulation et une capacité de transport en adéquation avec les attentes des usagers. Abandonner aujourd'hui cette ligne reviendrait à condamner le développement de nos territoires de montagne, par ailleurs souvent pionniers dans la démarche de transition écologique. Cela contribuerait à aggraver la fracture territoriale dont la résorption est pourtant une priorité fixée lors de la Conférence Nationale des territoires le 17 juillet dernier.

Je souhaiterais enfin insister sur le fait qu'au-delà des questions de financement, qui certes après des décennies de mauvais choix ont conduit tout à la fois à endetter la SNCF de plus de 40 milliards d'euros et à l'usure du réseau et l'affaiblissement des dessertes régionales -et je salue la décision du Gouvernement de suspendre et d'échelonner les futurs projets de LGV extrêmement coûteux pour réinvestir le réseau régional-, il est essentiel aujourd'hui que les AOT travaillent intelligemment avec les acteurs locaux et les directions régionales opératrices, en plaçant les attentes et parcours de l'utilisateur au cœur de l'élaboration et de la coordination des horaires de desserte, pour offrir le meilleur service à coût constant.

Ainsi, non contente d'avoir décidé de supprimer cet hiver 5 TER domicile travail dont l'un concentrait près de 300 voyageurs certains jours entre Gap et Briançon, pour les remplacer par des cars (et après avoir effectué 20 M€ travaux de modernisation sur la ligne), la région PACA ne s'est pas assurée des tracés des TER Valence-Briançon en correspondance des TGV Paris-Valence. J'ai saisi l'exécutif régional à ce sujet dès décembre, avant de les rencontrer le 16 avril dernier pour travailler plus avant le réaménagement des horaires des axes Marseille/ Valence – Gap/ Briançon. J'ai bon espoir que ces travaux aboutissent en bonne intelligence collective, au-delà des logiques économiques qui ne sauraient être les seules à l'œuvre dans l'administration de ce qui relève d'un service public fondamental.

Je vous souhaite une bonne, combative et vigilante assemblée générale.

Joël Giraud