

Ligne Grenoble-Gap : une brève histoire de l'hypocrisie en politique

dossier de presse – 3 octobre 2019

Septembre 2019 : au chevet de la ligne Grenoble-Gap, il n'y a jamais eu autant de belles paroles et si peu d'actes concrets. A l'heure des choix, le Collectif revient donc sur son histoire récente pour démêler les fausses bonnes intentions des vrais coups tordus. Et pointer les responsabilités politiques qui ont conduit à l'urgence dans laquelle se trouve aujourd'hui notre voie ferrée. Car ce ne sont pas la fatalité technique ou la mauvaise volonté d'un prestataire qui la mettent en péril, mais bien l'inaction de l'État depuis plus d'un an, en toute connaissance de cause. Récit en 4 mensonges et 5 boniments... avec tout de même trois victoires du Collectif !

Cette triste histoire commence à l'été 2015, avec la dernière grande campagne de travaux sur la voie, qui s'enfonce peu à peu dans...

I. L'ère de la dissimulation (mars 2016 – juillet 2018)

Contrairement à ce que fera plus tard l'État, la majorité régionale de Laurent Wauquiez a tranché dans le lard, et sans tarder : moins d'un an après son arrivée à la Région, l'hypothèse d'une fermeture de la ligne est envisagée, et confirmée quelques mois plus tard. Mais pour éviter la fronde, l'exécutif préfère dissimuler cette décision pour laisser à SNCF Réseau le soin d'apporter les mauvaises nouvelles, quand il sera trop tard. Une stratégie heureusement mise en échec.

Décembre 2015, élections régionales, changement de majorité en Auvergne-Rhône-Alpes, désormais présidée par Laurent Wauquiez.

Mars 2016, le rapport sur les « petites lignes » de la région commandé par l'ancienne majorité est communiqué à la nouvelle majorité par SNCF Réseau. Ce rapport, qui pointe le besoin de financement important sur la trentaine de lignes concernées, fuit opportunément dans la presse : ça permet à la nouvelle majorité de critiquer l'état des voies laissées par l'ancienne majorité. Pour la ligne Grenoble-Gap (partie AuRa) ce rapport évoque un besoin de financement à hauteur de 51,8 millions d'euros d'ici à 2025, avec une durée de vie sans travaux estimée jusqu'à 2024.

Septembre 2016, un « *document de travail* » de la Région AuRA sur les petites lignes de la région fuit encore dans la presse (la Région a vraiment besoin d'un plombier). Il fait état d'une « fermeture 2018 » à prévoir pour la ligne Grenoble-Gap au-delà de Vif. SNCF Réseau affirme qu'au-delà, les trains ne pourront plus rouler et la Région, qui vient pourtant de recevoir un diagnostic précis qui prouve le contraire, répète cette information à qui veut l'entendre. Elle est pourtant strictement fausse, comme la suite le prouvera.

**MENSONGE
N°1**

**MENSONGE
N°2**

Octobre 2016, Laurent Wauquiez annonce un « *plan de sauvetage* » des petites lignes, avec une enveloppe globale pour l'ensemble de la Région, mais s'abstient de communiquer sur le financement envisagé pour chaque ligne. Cependant, la main sur le cœur, le vice-président aux Transports de la Région, Patrick Mignola, affirme que la ligne Grenoble-Gap est « *prioritaire* » (Dauphiné libéré du 4 novembre 2016). Mensonge encore : en réalité, une note interne de la Région, datée de septembre 2016, prévoyait bel et bien le « *renoncement* » de la Région à investir sur la ligne au-delà de Vif, donc une fermeture quand les trains ne pourraient plus rouler à cause de la dégradation de la voie. Mais cette note ne sera rendue publique que bien plus tard, en juillet 2018...

Novembre 2016, la Metro de Grenoble vote un budget de 2 millions d'euros pour financer la ligne entre Vif et Lus-la-Croix-Haute. Malgré l'urgence, cette somme n'a toujours pas pu être dépensée à l'heure actuelle à cause de l'inertie des autres partenaires.

**VICTOIRE
N°1**

Décembre 2016, le Collectif organise le Très grand traintamarre dans toutes les gares de l'étoile de Veynes. Une mobilisation forte et marquante. Dans le même temps, preuves à l'appui, il démontre que la « *fermeture 2018* » annoncée par la Région et SNCF Réseau pour des raisons techniques est totalement infondée. Dans les colonnes de la Voix ferrée des Alpes (le journal du Collectif) puis devant les élus de la Région, Patrick Mignola reconnaît que la vraie date de fermeture de la ligne sans travaux est prévue pour 2023 ou 2025, pas avant. C'est la première victoire du Collectif, qui donne 5 à 7 ans de répit à la ligne !

**MENSONGE
N°3**

Septembre 2017, SNCF Réseau remet à la Région AuRA et à l'État une actualisation du diagnostic de mars 2016 sur la ligne Grenoble-Gap. Ce **diagnostic**, extrêmement précis, sonne une double alerte : sans travaux urgents au niveau de Vif et de Saint-Martin-de-la-Cluze, la ligne ne pourra plus rouler au-delà de décembre 2020. SNCF Réseau propose un devis d'un montant total d'une quinzaine de millions d'euros. Seuls les travaux de Vif sont décidés et programmés (pour un montant de 3,6 millions). De fait, l'État et la Région AuRA signent donc l'arrêt de mort de la ligne en décembre 2020. Ils se gardent bien de communiquer : officiellement, elle est toujours « *prioritaire* ». Encore un mensonge, par omission cette fois. D'ailleurs, en commission régionale des transports, le directeur des services de la Région annonce que des travaux de 15 millions ont été envisagés mais ne seront pas programmés. Cette information ne sera jamais mentionnée dans le compte-rendu de cette réunion, qui se borne à indiquer que « *des discussions auront lieu cet automne avec l'État et SNCF Réseau. Entre temps, SNCF Réseau aura affiné son estimation de l'enveloppe nécessaire* ». C'est la première fois que les pouvoirs publics font le coup du « rapport à venir ». Un doux refrain qu'on ne cessera d'entendre par la suite.

**BONIMENT
N°1**

**LE COUP DU
« RAPPORT A VENIR »
#1**

Février 2018, vu l'absence d'investissement décidé par la Région et par l'État, SNCF Réseau leur adresse une lettre pour leur rappeler le risque de fermeture. Aucune réaction.

**VICTOIRE
N°2**

18 juillet 2018, la mobilisation du Collectif s'est intensifiée. La nouvelle vice-présidente aux Transports de la Région AuRA, Martine Guibert, rencontre le collectif à Clelles. Elle affirme que la Région est prête à co-financer la ligne. Enfin ! Dans une lettre du 20 juillet adressée aux autres institutions, Laurent Wauquiez officialise cette position. C'est la fin de l'ère de la dissimulation, mais pour autant, la ligne n'est pas au bout de ses peines car débute...

II. L'ère des attermolements (septembre 2018 – ???)

Alors qu'il était député, Jean-Baptiste Djebbari expliquait sur [France Inter](#) au sujet des petites lignes : « *Le jeu des politiques, c'est souvent de gagner du temps pour ne pas prendre de décisions* ». Ce n'est pas pour rien que le Gouvernement l'a embauché : le nouveau secrétaire d'État aux Transports est un expert.

**BONIMENT
N°2**

**LE COUP DU
« RAPPORT A VENIR »
#2**

19 septembre 2018, fait historique, un comité de pilotage de l'étoile de Veynes se tient à Marseille sous l'égide du préfet de région PACA. Ordre du jour officieux : préparer la venue de la ministre des Transports quelques jours plus tard dans les Hautes-Alpes. Le comité valide les travaux sur différentes branches de l'étoile et en particulier sur la branche Valence-Veynes, sur laquelle passe le train de nuit. Pour Grenoble-Gap, deux décisions sont prises : la fermeture de la ligne en décembre 2020 ; le lancement d'une « *étude préliminaire* » aux travaux nécessaires, qui inclut une étude de fréquentation. En effet, l'État indique au cours de cette réunion être prêt à financer 40 % de la ligne, mais dans plusieurs années (quand elle aura fermé). Le cahier des charges de cette étude qui « *devra permettre de lancer les travaux au plus vite* », doit être organisée par l'État « *d'ici fin octobre 2018* ». En réalité, du fait de l'inertie des services de l'État, elle ne sera lancée qu'au printemps 2019. Il suffisait pourtant de recopier le cahier des charges de l'étude déjà lancée en PACA ! Cette étude ne sera conclue (au mieux) qu'en 2021. Qu'importe : cette nouvelle étude permet à l'État de continuer de jouer la montre.

**MENSONGE
N°4**

23 septembre 2018, en déplacement dans les Hautes-Alpes, Elisabeth Borne affirme auprès du Collectif qu'elle n'a pas les données techniques de SNCF Réseau concernant les travaux urgents à réaliser pour éviter la fermeture. **C'est le quatrième mensonge**, puisqu'un diagnostic technique lui a été fourni dès l'automne précédent ! Dans les médias, elle confirme les conclusions du comité de pilotage : l'État est prêt à financer les travaux, mais dans plusieurs années, quand l'étude préliminaire sera conclue... et quand la ligne aura fermé. Elle se garde bien cependant de rendre publique la décision de fermeture prise en comité de pilotage, duquel rien n'a filtré officiellement.

12 octobre 2018, la Région AuRA vote un vœu dans lequel elle affirme vouloir faire les travaux sans délai et invite l'État à faire de même. Le président de Région Laurent Wauquiez renouvellera cette demande (avec une proposition de chiffrage précis) par une lettre à la ministre des Transports du 5 mars 2019. D'après la Région, cette lettre n'a jamais reçu de réponse.

Janvier 2019, l'État invente une nouvelle commission « Théodule ». C'est le préfet Philizot qui est envoyé au charbon pour faire un état des lieux des petites lignes, baptisées pour l'occasion « *lignes ferroviaires de desserte fines du territoire* ». C'est une mission à haut-risque puisque dès le mois de mars, le préfet doit rendre un pré-rapport dans lequel il doit identifier les « *situations identifiées comme prioritaires* », autrement dit faire la liste des lignes que l'État pourra financer, et celles laissées à l'abandon.

**BONIMENT
N°3**

2 mars 2019, rassemblement du Collectif au col du Fau (Isère). Le député LREM des Hautes-Alpes Joël Giraud, rapporteur du budget et proche de l'équipe gouvernementale, apparaît sur les écrans de la chaîne Telegrenoble : « *Si demain un opérateur privé veut récupérer un certain nombre de petites lignes comme ils les récupèrent dans tous les pays d'Europe, moi je suis le premier à dire, ben si la SNCF ne veut plus de nous,*

utilisons d'autres voies ». La palme du boniment lui revient sans doute : car tout en faisant la promotion de l'ouverture à la concurrence prônée par le Gouvernement, il oublie que SNCF Réseau a bel et bien proposé un devis de travaux urgents, refusé par la ministre !

**MENSONGE
N°4 (bis)**

25 mars 2019. Le préfet Philizot reçoit le Collectif à Paris. Il remarque que la ligne Grenoble-Gap est celle pour laquelle il a reçu le plus de sollicitations d'élus et de collectivités. Il réaffirme le mensonge selon lequel SNCF Réseau n'aurait pas communiqué d'informations sur les travaux urgents à réaliser. Il précise que rien ne sera décidé avant le rendu de son rapport. Et reconnaît qu'il a déjà rendu son pré-rapport sur les « *situations prioritaires* » à la ministre. Le Collectif rappelle ce qu'il a dit à la ministre en septembre 2018 : si la ligne était rénovée à temps, elle pourrait permettre de faire passer le train de nuit lors des travaux importants qu'il doit subir en 2021 (9 mois d'interruption).

**BONIMENT
N°4**

**LE COUP DU
« RAPPORT A VENIR »
#3**

27 mai 2019, on n'en finit plus d'attendre les hypothétiques conclusions des rapports. Le pas encore secrétaire d'État aux transports Jean-Baptiste Djebbari visite la ligne à l'invitation des députés Joël Giraud et Pascale Boyer. On pouvait espérer des annonces, mais il se contente d'affirmer qu'il est « confiant » pour l'avenir de la ligne. Il est pourtant peu probable qu'en tant que pilote d'avion, il se contente d'afficher sa confiance en refusant de toucher les manettes ! Comme pour faire durer le suspense, il affirme à nouveau qu'aucun chantier ne sera lancé avant les conclusions du rapport Philizot qui « *doit être publié au début de l'été* ». Ce rapport est censé faire « *la lumière sur le financement et le besoin réel de financement de régénération de la ligne* ». C'est doublement faux : d'abord le rapport Philizot n'a toujours pas été rendu public, et le besoin de financement réel ne sera connu qu'à l'issue des études préalables envisagées en septembre 2018... et toujours pas lancées quand il parle ! Bref, le futur ministre affiche une « confiance » assez aveugle.

11 septembre 2019, le Collectif a pris connaissance du diagnostic présenté par SNCF Réseau à la Région et l'État dès 2017, et le rend public. Dans le même temps, les cheminots indiquent unanimement que depuis 2017, la voie s'est peu dégradée. Autrement dit ce document est toujours d'actualité. Les travaux urgents nécessaires pour éviter la fermeture en décembre 2020 s'élèvent donc à un montant de 5 millions d'euros ! Tous ces rapports, autres études préliminaires, et diagnostics attendus depuis plus d'un an, finalement s'avéraient inutiles !

**VICTOIRE
N°3**

19 septembre 2019, huit jours à peine après les révélations du Collectif et un an jour pour jour après avoir décidé officiellement la fermeture de la ligne, l'État s'engage... en paroles. En bousculant l'ordre du jour d'un entretien prévu avec le *Dauphiné libéré* (qui était initialement consacré au Lyon-Turin), le nouveau secrétaire d'État aux transports Jean-Baptiste Djebbari affirme que l'État va « *prendre sa part* » des travaux urgents sur la ligne pour permettre aux TER et au train de nuit de circuler, sans attendre toutes les études et rapports qu'il invoquait jusque là. Il annonce un comité de pilotage qui doit mettre en œuvre ces annonces. C'est une véritable bonne nouvelle puisque c'est la première fois que l'État s'engage sur les travaux urgents. Malheureusement...

26 septembre 2019, 15h30 l'ordre du jour de la réunion annoncée tambour battant est beaucoup plus large que prévu : l'examen de nombreuses « *solutions alternatives* » pour le train de nuit est proposé par le préfet de Région. Toutes les institutions concernées (État, régions, départements, communautés d'agglomération) sont présentes dont certaines très optimistes. Las : l'État a réussi le coup de force de tenir une réunion sur les « *travaux urgents* » sans données techniques sur ceux-ci.

26 septembre, 17h, l'ordre du jour annoncé par le ministre n'a toujours pas été abordé après 1h30 de réunion. Et pour cause : le document présenté en comité par SNCF Réseau (qui est une « v. 14 » et qui a donc fait l'objet de nombreux allers retours en amont entre l'État et l'entreprise) ne comporte que 5 pages sur 28 consacrés à la ligne Grenoble-Gap, et encore sans aucune donnée précise. Le reste du document ne concerne que des scénarios fumeux pour le train de nuit, ou trois pages de pub pour le car, « *photos non contractuelles* » à l'appui. Si au cours de la préparation de la réunion, la préfète de Région, aux ordres directs de la ministre des Transports, n'a pas réussi à obtenir un vrai diagnostic de la part de son prestataire, c'est qu'il a le bras bien moins long qu'on pourrait croire ! A moins qu'il n'ait pas demandé clairement...

Résultat :

26 septembre 2019, 18h30 : la préfète des Hautes-Alpes reçoit le Collectif et annonce que la réunion n'a rien décidé, mais que « *le préfet de Région a demandé à SNCF Réseau de lui fournir des précisions techniques sur les travaux urgents sur la ligne Grenoble-Gap et sur l'impact du passage du train de nuit par Grenoble pour la fin de la semaine suivante* ». En clair, ce qui était à l'ordre du jour de la réunion. Sur cette base, le préfet de Région doit remettre un « rapport » (un véritable toc) à la ministre des Transports, qui décidera.

**BONIMENT
N°5**

**LE COUP DU
« RAPPORT A VENIR »
#4**

Qui sait, cette fois-ci, c'est peut-être vrai ?

**MENSONGE
BONUS**



Joël Giraud distrait lors du comité de pilotage

Le 26 septembre à la sortie du comité de pilotage, Joël Giraud adresse un texto à de nombreuses personnes (et à la presse le lendemain sous forme de communiqué), dans lequel il avoue son impuissance et celle du Gouvernement qu'il défend : selon lui, la position de l'État est « claire », il veut faire des travaux sur la ligne, mais SNCF Réseau (qui est placé sous sa tutelle) refuse de lui obéir. Le député tire à boulets rouges sur la mauvaise volonté et l'imprécision des données fournies par l'entreprise. Mais, contacté par le Collectif qui souhaitait obtenir une copie du document présenté en comité par SNCF Réseau, le staff de l'élu répond : « *Monsieur Giraud me dit qu'aucun document n'a été donné lors de cette réunion* ». Il était pourtant nettement visible sur le bureau de la préfète qui a reçu le Collectif en sortie de réunion, et avait été adressé aux participants par mail avant celle-ci. Si Joël Giraud est blacklisté par SNCF Réseau et par l'État, on peut comprendre son agacement... Le Collectif s'est empressé de lui faire parvenir le document (récupéré par ailleurs) pour sa parfaite information dans ce dossier qu'il suit avec attention.