



Déclaration de l'assemblée générale de la ligne Grenoble-Gap

Fréquentation et suroccupation régulière des trains. Considérant que la ligne Grenoble-Veynes-Gap connaît une fréquentation moyenne journalière avoisinant le millier de voyageurs, avec des pics réguliers lors des fins de semaines et des départs en vacances scolaires, la moitié des circulations comportant une correspondance en dehors de la ligne, et une autre moitié concernant des trajets pendulaires ; avec des trains fréquemment suroccupés entre Grenoble et Vif et pendant les périodes touristiques ;

Potentiel de fréquentation. Considérant que le réseau ferré est porteur d'avenir, que le potentiel de fréquentation serait multiplié si la desserte et les services étaient améliorés (suppression des ralentissements, réouverture de certains arrêts et points de croisement, rabattement vers les gares, meilleure pertinence des horaires et des correspondances, places à bord en nombre suffisant, communication sur les avantages offerts par ce mode de transport) ;

Service public. Considérant en effet que cette ligne, maillon essentiel de l'étoile de Veynes, constitue le seul lien ferroviaire direct entre les Alpes du Nord et les Alpes du Sud ; qu'elle assure la liaison entre les espaces métropolitains, périurbains et ruraux de l'Isère, de la Drôme, des Hautes-Alpes et des Alpes-de-haute-Provence ; que les liens entre Gap et Grenoble sont historiquement très forts, en ce qui concerne les pôles d'études universitaires, l'accès aux soins, les activités économiques et les opportunités du bassin d'emploi grenoblois ; qu'à l'heure où nombre d'urbains n'ont plus de voitures, elle assure une fonction touristique de premier plan, de par les territoires desservis (comprenant de nombreux parcs naturels et stations de skis) et de par son propre patrimoine qui fait de cette ligne l'une des plus spectaculaires de la région ;

Mobilisation. Considérant que la mobilisation citoyenne pour le maintien de la ligne persiste de longue date et s'amplifie ; ainsi que celle des élus et des collectivités locales (pas moins d'une trentaine de motions et délibérations de soutien recensées à ce jour, des communes traversées au Parc naturel régional du Vercors en passant par la grande majorité des communautés de communes et d'agglomération concernées, plus la mobilisation des parlementaires des territoires, de droite à gauche en passant par ceux de la majorité) ;

Autocar inefficace. Considérant que le report modal sur le réseau routier ne peut constituer une solution de repli satisfaisante : il ne permettrait pas d'absorber le trafic aux périodes de pointe, ni de pallier le handicap de montagne constitué par un réseau de routes tortueuses imposant des franchissements de cols difficiles l'hiver, ni le transport des personnes à mobilité réduite, ni les personnes circulant en vélo ; qu'il entraînerait un rallongement inévitable des temps de parcours en particulier à cause de l'entrée dans l'agglomération grenobloise, et au total (d'après plusieurs études nationales récentes et concordantes) au report d'un tiers au moins des passagers vers leurs voitures individuelles, augmentant encore les problèmes de congestion et de pollution dans les agglomérations, et singulièrement dans la métropole grenobloise qui reçoit déjà plus de 70 000 véhicules par jour en provenance du Sud-Isère ;

Déshabillage progressif. Considérant que l'exaspération ne cesse de grandir à la suite de l'absence d'engagement financier de l'État et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour réaliser les travaux d'infrastructure nécessaires, et de la véritable politique de déshabillage progressif opérée par SNCF Réseau à travers la multiplication des ralentissements pour cause de voie non réparée, la suppression récente de deux circulations entre Clelles et Gap au profit de cars, et le projet de fermeture partielle du croisement en gare de Lus-la-Croix-Haute, qui entraînera une multiplication et une aggravation des retards ;

Investissement modeste et inévitable. Considérant que le montant des travaux nécessaires estimé par SNCF Réseau sur la partie Rhône-Alpes de la ligne s'élève à 43 millions d'euros d'ici 2020 et 52 millions d'euros au total d'ici 2025 ; que le coût de réouverture d'une ligne désaffectée est beaucoup plus élevé que le coût de son entretien ; que le coût de démantèlement de la ligne en cas de fermeture serait lui aussi élevé, et entraînerait des investissements conséquents pour l'entretien de sécurisation des nombreux ouvrages d'arts, incombant aux collectivités propriétaires des sites ; que ces travaux sont prévus en toutes lettres dans le Contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020 ;

Engagements financiers suspendus. Considérant enfin que la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a déjà inscrit les financements nécessaires aux travaux de voie sur la partie Sud de la ligne, mais qu'elle a conditionné la mise en œuvre de ces travaux à un engagement similaire du côté Auvergne-Rhône-Alpes, que la Métropole grenobloise a elle aussi inscrit un engagement financier, ainsi que plusieurs communes des territoires traversés ;

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA LIGNE GRENOBLE-GAP, RÉUNIE LE 13 JANVIER 2017, ET POURSUIVANT LA DYNAMIQUE DU MANIFESTE POUR LE RENOUVEAU DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE VEYNES :

- Refuse les dernières dégradations du service sur la ligne et l'entêtement de SNCF Réseau visant à aggraver les conditions de circulation avec la fermeture partielle du croisement à Lus-la-Croix-Haute pour des raisons d'économie qu'elle n'a toujours pas démontrées ; ni aucune dégradation de la desserte ou des services sur la ligne dans l'avenir ; ni le sous-dimensionnement des capacités lors des périodes de pointe ;
- Attend de SNCF Réseau, de l'État, des Régions et en particulier de la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui ne s'est pas engagée, qu'ils réalisent les investissements nécessaires pour assurer le maintien de la ligne et ainsi, atteindre une régularité de circulation et une capacité de transport en adéquation avec les attentes des usagers et les besoins liés à la transition énergétique ;
- Mettra en œuvre toutes les actions qu'elle jugera pertinentes pour obtenir gain de cause ;
- Invite les collectivités, les élu(e)s, les partis, les acteurs économiques, les voyageur(euse)s, les cheminot(e)s, les associations et structures concernées par la protection de l'environnement, la mobilité douce, l'égalité d'accès aux transports (personnes handicapées, âgées), le développement rural et le tourisme en montagne, et toutes les personnes simplement attachées au train à la rejoindre en signant cette déclaration et en participant à ses actions.