



Travaux urgents sur la ligne ferroviaire Grenoble-Gap

Choisissez votre scénario !

Avec l'annulation surprise du comité de pilotage de l'étoile ferroviaire grenobloise prévu mardi 22 octobre, il semble que le Gouvernement soit encore (et toujours) à la recherche d'éléments techniques. Pour faciliter le transit des informations entre les services étatiques et le prestataire SNCF Réseau, le Collectif joue une nouvelle fois les intermédiaires.

– note au secrétaire d'État aux Transports – 21 octobre 2019 –

La direction du service « Infrapole » de SNCF Réseau à Chambéry, en charge de la maintenance de la ligne et de la programmation des travaux, a indiqué que plusieurs scénarios ont été proposés par l'entreprise et chiffrés par les spécialistes pour réaliser la première phase de travaux urgents. Première leçon : aucun obstacle technique n'empêche de repousser la date de fermeture prévue décembre 2020. Ces scénarios distinguent la première tranche de travaux urgents (qui permettra de lever une partie des ralentissements en place et d'éviter le risque de fermeture à court terme), des simples travaux ponctuels de maintenance corrective (qui peuvent être réalisés par les équipes de cheminots en place sur la ligne et qui permettent aux trains de continuer de rouler en attendant les « gros » travaux).

Scénario 1 : travaux en 2020

C'est le scénario qui correspond à l'annonce du secrétaire d'État aux Transports. Dès le mois de septembre, SNCF Réseau a proposé un devis de 18 millions d'euros de travaux, comportant les fameux 5 kilomètres de voie à refaire en totalité (« RVB » pour rail voie ballast) au niveau de Saint-Martin-de-la-Cluze (Isère, près de Monestier-de-Clermont), des changements ponctuels de traverses ou de ballast, des reprises ponctuelles sur six ouvrages d'art ou en terre, et quelques câbles de signalisation à changer. Contrairement à ce qui a été parfois allégué, ces travaux ne sont pas « à fonds perdus » : le « RVB », une fois réalisé, n'est plus à faire, pas plus que les confortements d'ouvrage. De même, les traverses et rails nouvellement posés lors de travaux ponctuels peuvent être réutilisés lors des gros travaux. Les cheminots n'ont pas l'habitude de jeter les matériaux en bon état ! Autrement dit, ces 18 millions d'euros de travaux seront pris dans l'enveloppe des quelque 50 millions nécessaires pour que la ligne retrouve ses performances nominales.

Scénario 2 : travaux en 2021

C'est le scénario qui correspond à l'annonce du président de Région. Suite au fiasco du comité de pilotage du 26 septembre, SNCF réseau a envisagé d'autres scénarios à plus long terme. L'un d'eux propose de décaler les gros travaux urgents en 2021. L'inconvénient de ce scénario est qu'il complique le passage du train de nuit Paris-Briançon par Grenoble, le temps des travaux sur la ligne Valence-Gap. Cependant, un cadre de l'Infrapole explique : « *les élus sont persuadés que sur les petites lignes, on ne peut faire les travaux que en « S9A3 », sous fermeture de ligne. Or ce n'est pas obligatoire. Il serait donc possible, même si c'est plus compliqué, de faire les travaux par exemple en milieu de journée, en faisant passer le train de nuit et des trains le matin et le soir aux heures de pointe* ».

Scénario 3 : travaux en 2022

D'après de nombreux cheminots, c'est le scénario idéal, qui ne correspond (pour l'instant...) à aucune annonce institutionnelle. Il permettrait de faire passer le train de nuit en 2021, puis de lancer la première phase de travaux (avec du temps pour les programmer correctement). Plusieurs responsables de la voie confirment que la maintenance corrective (essentiellement remplacement de rails et de traverses sur certaines zones ponctuelles) permettrait de donner du temps à la voie et donc de maintenir les circulations non seulement des TER mais aussi du train de nuit en 2021. Les ouvrages d'art ou en terre, souvent mis en avant pour caricaturer une ligne à risque, ne sont pas en cause, d'après de nombreuses sources, dont certaines sont spécialisées dans cette thématique. Ce scénario de travaux en 2022 a été proposé il y a quelques semaines. « *Depuis, on est en attente d'une décision, ironise un cheminot. Mais peut-être qu'avec tous les diagnostics qu'on leur fournit depuis 2016, ils n'arrivent plus à s'y retrouver ?* » 🚂

Pour plus d'informations :

SNCF Réseau – Infrapole Alpes
169, Rue du Docteur Vernier 73000 Chambéry – 09 88 83 04 92.

Des cheminots compétents à votre service !