

## **Ligne SNCF Grenoble-Gap : Joël GIRAUD fait le point et exige, à défaut de travaux provisoires, l'engagement des travaux définitifs de réfection de la ligne**

Quelle est l'évolution du dossier de la ligne SNCF Grenoble-Gap ?

Il est clair que SNCF Réseau fait des pieds et des mains pour ne pas réaliser les travaux d'urgence où les 18 millions d'euros dont 10 millions de l'Etat sont pour autant disponibles, d'autant que, même si ils ne parlent plus désormais des 12 millions supplémentaires que ces travaux engendreraient sur les autres axes (et dont ils ne justifient pas le calcul) ils veulent quand même les faire financer par l'Etat et les collectivités, ce qui est un comble. Tout en annonçant que ces travaux se feront à perte car il faudrait de toutes façons les reprendre entièrement pour la réfection complète ! Ce qu'évidemment a refroidi les financeurs !

De plus, SNCF Réseau a précisé que si les travaux d'urgence se faisaient, ceux sur la ligne de Valence seraient retardés donc la perspective de ne pas avoir de train pour Briançon pour les vacances d'hiver se profilerait et la ligne ne fonctionnerait pas, en tout état de cause, pour Noël. Tout est fait pour que ces travaux d'urgence ne se réalisent pas.

Mais concrètement, que va-t-il se passer ? Une fermeture provisoire ou définitive de cette ligne ?

Plus on avance, plus il est sûr que SNCF Réseau va gagner le bras de fer en rendant techniquement impossible le maintien d'un service même dégradé sur la ligne en 2021 mais là où j'attends l'Etat au tournant c'est sur sa volonté de programmer les travaux définitifs c'est-à-dire ceux qui sauvegarderont la ligne définitivement. Et cette fois, il faut les programmer en temps masqué pour que, quitte à être « emmerdés » par des fermetures simultanées des 2 lignes de Valence et de Grenoble, que ce soit pour rénover définitivement les 2 lignes.

Mais quel est le coût de la rénovation totale de l'axe Grenoble-Gap ?

Comme SNCF Réseau change de devis comme de chemise, il est difficile de le savoir. La rénovation d'une ligne de ce type coûte beaucoup plus cher en France qu'ailleurs car nous avons un référentiel technique, notamment en terme de signalisation, qui est le même qu'il y ait 200 trains par jour ou 10. Aucun autre gestionnaire d'infra n'agit ainsi en Europe. Il y a quelques années, j'avais obtenu du Ministre des Transports Dominique BUSSEAU que ce soient les suisses qui expertisent notre réseau et ils ont démontré qu'on était tellement doué qu'on mettait en place des signalisations provisoires pour les ralentissements ... plus chères que la réparations des désordres ! SNCF marche sur la tête depuis longtemps. Cela coûte 3 à 5 fois plus cher de refaire une ligne de montagne en France qu'en Suisse, en Allemagne ou en Autriche. C'est devenu une boîte à absorber des crédits ce qui fragilise les petites lignes et exaspère les élus.

Concrètement donc, que demandez-vous à la SNCF ? ou au gouvernement ?

Je ne m'adresse plus à la SNCF ! Ça ne sert à rien sur ce dossier. J'ai demandé au Ministre des Transports, à défaut d'obtenir des travaux d'urgence, que les travaux définitifs de réfection de la ligne Grenoble-Gap commencent en même temps que ceux de la ligne Valence-Briançon. Que l'on ne se fasse pas avoir. Et que pendant les 9 mois de fermeture de l'axe de Valence, la desserte SNCF du briançonnais via Oulx soit renforcée et malheureusement pour Gap, je ne vois plus que le car. En tout état de cause, la solution prônée par la SNCF d'un train de nuit Paris-Modane avec correspondance pour Gap via Briançon est inacceptable.