



Grenoble-Gap – le point sur la ligne

Décembre 2020 : une fermeture prématurée

– dossier de presse – septembre 2019 –

La date avancée par SNCF Réseau correspond plus à un choix politique qu'à de véritables contraintes techniques (I). En effet, les cheminots spécialistes de la voie (cadres compris) sont unanimes : d'une part, les futurs ralentissements à venir à la fin de l'année, s'ils vont gravement pénaliser les circulations, vont aussi permettre de stabiliser l'usure de la voie, et donc de la faire durer (II). D'autre part, en cas de constat d'un réel problème de sécurité obligeant les trains à s'arrêter, l'entreprise pourrait appliquer des mesures correctives, permettant de tenir le temps qu'interviennent les gros travaux (III). En clair : même si elle a largement failli à sa mission de maintenance ces dernières années (IV), il est encore temps pour elle de se rattraper. Sa défaillance, qui aboutit aujourd'hui à un véritable mitage de la voie (la multiplication de toutes petites zones usées, éparpillées tout au long de la ligne), entraîne des ralentissements sur de longs kilomètres (V). Mais en réalité, grâce à de grosses campagnes de travaux qui ont eu lieu jusqu'en 2015, 85 % de la ligne est en bon état !

I. Une décision plus politique que technique

C'est le gestionnaire de la voie, SNCF Réseau, qui avait donné l'alerte en 2017 : après décembre 2020, il faudrait procéder à un « *arrêt d'exploitation pour des raisons de sécurité* ». La zone la plus abîmée de la ligne concerne quelques 5 km de voie au niveau de Saint-Martin-de-la-Cluze (Isère). Dans le [diagnostic](#) établi par l'entreprise en 2017, c'est la seule zone qui fait l'objet d'un risque de « LPV0 » (limitation permanente de vitesse à 0km/h). Une seconde zone présentant le même risque concernait la gare de Vif, mais des travaux sont programmés au printemps prochain. En juillet dernier, la direction a cependant été forcée de reconnaître que suite au passage du « Mauzin » (le train qui mesure l'état de la voie), « *les derniers prélèvements (...) ne montrent pas de valeur d'arrêt* ». En réalité, le projet de fermeture en décembre 2020 est plus une réaction à l'inaction des collectivités. SNCF Réseau le reconnaît à demi-mot : début 2018 « *La Région et l'État n'avaient clairement pas trouvé de solution pour financer [les travaux urgents], et c'est la raison de l'échéance de suspension de la ligne à fin 2020* ». En interne, les cheminots traduisent : « *s'il n'y a pas d'investissement prévu, au bout d'un moment ça n'a pas de sens de continuer de faire rouler les trains à 40 km/h sur le quasi-totalité du parcours* ».

II. « Ça devrait tenir au moins jusqu'à fin 2021 »

Car en pratique, le risque de LPV0 pour décembre 2020 (dans à peine plus d'un an) est mis en doute par l'ensemble des agents de l'entreprise (spécialistes de la voie) que nous avons contactés, y compris les cadres. Prudents, certains préfèrent ne pas contester frontalement la date avancée par leur direction. Mais tous sont unanimes sur un point, résumé par un cadre chargé des travaux : avec les ralentissements à 40km/h prévus pour la fin 2019, « *on atteint ce qu'on appelle une valeur d'équilibre, c'est à dire qu'il y a très peu d'usure de la voie, la dégradation est donc très lente* ». La direction s'est obstinée à contester cette affirmation, faite pourtant par l'ensemble de son personnel, mais elle a reconnu que c'est parce que la règle en vigueur « *se durcit* ». Un cadre précise : le 40, « *ça rallonge les temps de parcours et ça n'est pas confortable pour les usagers, mais on les met justement pour que la voie dure plus longtemps. Donc ça devrait tenir au moins jusqu'à fin 2021. Une LPV 0 d'ici 2021 je n'y crois pas* ». Tous prennent soin de préciser qu'il est impossible de donner des dates exactes, mais confirment que le dernier enregistrement Mauzin n'a pas fait état de dégradation notables de la voie, alors même que les limitations de vitesse drastiques ne seront mises en place que pour la fin d'année.

III. Des travaux conservatoires sont possibles

Ils confirment également (et unanimement) un autre élément crucial : quand bien même une valeur d'arrêt serait constatée lors du prochain passage du Mauzin, l'entreprise saurait assurer la maintenance corrective. Par exemple pour la ligne Valence-Gap, la Région et l'État avaient décidé début 2017 la réalisation de « *travaux urgents* », pour un montant de 600 000 €. Ils devaient être réalisés l'année même. Comme quoi, la volonté politique peut faire des miracles ! Un agent chargé notamment de la zone de Saint-Martin-de-la-Cluze précise : « *c'est la plus grosse verrue, il faudrait tout refaire : rails, voie et ballast. Mais on pourrait faire des travaux pour faire durer un peu la voie, on sait le faire, et on l'a déjà fait. Ce qu'il faudrait en priorité, c'est changer les traverses les plus abîmées. Ça permettra de gagner du temps* ». Un autre renchérit : « *s'il faut tenir six mois de plus que fin 2020, on pourra tenir six mois de plus* ». D'ailleurs, le matériel est déjà sur place : « *il y a plusieurs années, on nous a livré 600 traverses plus tous les accessoires pour les monter. Puis on nous a expliqué qu'on n'avait pas le budget pour les poser. (...) On a fini par en utiliser une partie, mais il en reste encore la majorité. Tout ce qu'il nous manque, c'est de louer une mini-pelle pour pouvoir poser ces traverses* ».



Des morceaux de chêne et de béton flambant neufs qui attendent sagement qu'on les mette sur la bonne voie (Monestier-de-Clermont, juillet 2019).

IV. SNCF Réseau n'a pas correctement assuré sa mission de maintenance

Un cadre confirme : « *on les garde justement au cas où on a un gros pépin* ». Mais la direction reste droite dans ses bottes : « *Aujourd'hui, nous ne saurons pas faire des travaux industriels intelligents à court terme, la discussion doit avoir lieu sur un vrai projet de réouverture. Nous sommes au bout du système des « rustines »* ». En réalité, ça fait plusieurs années que la l'entreprise a cessé les rustines, en diminuant fortement les budgets de travaux de maintenance. « *Un chef nous a dit « On ne fait plus de travaux, on attend que la Région finance »* », explique un cheminot. L'entretien courant de la voie incombe pourtant à l'entreprise. Mais sa politique d'abandon est telle que sur les 7 agents théoriquement payés pour entretenir la ligne, certains sont désormais régulièrement employés en renfort à Domène ou à Grenoble : « *ils préfèrent payer des déplacements que d'acheter du rail pour la ligne* », résume l'un d'entre eux. Au final, seules les urgences extrêmes sont traitées : « *Avant, dès qu'il y avait une zone boueuse [où le ballast est de mauvaise qualité], on faisait des travaux et on arrivait à changer 50 mètres en une semaine, ça suffisait. Maintenant, quand on détecte une zone boueuse, on ne fait rien et on attend qu'elle s'agrandisse. Après, c'est sûr, ça fait de grosses zones où il faut tout changer et donc des travaux très chers* ». C'est précisément le cas de la zone de Saint-Martin-de-la-Cluze : « *nos chefs nous ont clairement dit de ne plus y toucher* » dénonce un agent.

V. La multiplication des petites zones de voie usée cause de longs ralentissements

La multiplication de ces petites zones laissées sans entretien crée un véritable mitage de la voie, qui entraîne de grandes zones de ralentissements : difficile de faire rouler un train à 90km/h sur 50 mètres et à 40km/h sur les 50 mètres suivants. Le cas le plus emblématique concerne les 27 km de voie situés entre la gare de Clelles et la limite de région. Tous les cheminots sont unanimes : globalement c'est la zone la moins abîmée. Mais paradoxalement, elle va passer à 40 km/h en totalité dès la fin de l'année. « *C'est n'importe quoi* », tranche un cheminot : « *On n'a que des petits défauts de nivellement sur des petits morceaux de voie. (...) Si à terme on changeait une dizaine de kilomètres de rail en tout et pour tout [donc l'équivalent de 5 km de voie] on serait larges* ». Les cadres confirment... et la direction de SNCF Réseau aussi. Dans une lettre de l'année dernière adressée au Collectif, elle reconnaissait que sur les 7 km du ralentissement actuellement en place sur cette zone, seuls 2,5 km sont problématiques. Et encore, il n'y a que les rails à changer. En définitive, d'après le [diagnostic](#) de 2017 lui-même, la reprise globale du rail-voie-balast (« RVB ») ne concerne qu'une douzaine de kilomètres sur les quelque 85 kilomètres de voie en Rhône-Alpes. Et pour cause : jusqu'en 2015, d'importantes campagnes de régénération ont eu lieu.

VI. 85 % de la voie en bon état !

En PACA la voie est plus abîmée : sur les 25 km situés dans la région, 6,5km sont usés. Au total, sur les deux régions, moins de 20 km de voie sont donc à refaire, soit à peine plus de 15 % ! Du côté des ouvrages (viaducs, tunnels, parois), souvent mis en avant par l'entreprise pour décrire une ligne vieillissante et à risque, l'alarme n'est pas non plus de mise. Aucune opération d'importance n'est exigée à court terme, et l'enveloppe globale jugée nécessaire par le diagnostic n'excède pas le quart du budget total pour la partie AuRA, d'un montant de 50 millions. Reste la

signalisation. Le pronostic de SNCF Réseau est officiellement sans appel : elle est jugée « ancienne » (1980, sic) et les composants seront « indisponibles dès 2022 ». Mais les faits contredisent encore une fois l'entreprise. Dans un rapport sur la signalisation de la ligne daté de novembre 2018 (que nous avons pu consulter), l'expert note que les unités centrales de secours, « fonctionnelles et paramétrées » sont disponibles, de même que des modems. En marge de sa visite, l'expert a précisé que le taux de composants de secours sur cette ligne est même très bon par rapport à celui d'autres lignes. Il a expliqué que c'était en réalité un choix politique de la part de l'entreprise que d'abandonner ce système, qui pourrait durer encore des dizaines d'années. Quand on veut tuer son chien 🐕 🐕 🐕



Pendant que sourire aux lèvres, certaines institutions s'efforcent de tuer un service public, les usagers s'obstinent à l'utiliser (gare de Clelles, 27 mai 2019 / dans le train, 22 mai 2019).



La direction de SNCF Réseau reste évasive ou se trompe



Pour rédiger ce dossier, plutôt que de subir l'habituelle langue de bois du service communication (voire l'absence totale de réponse), nous nous sommes basés sur les déclarations de la direction lors d'une réunion de juillet dernier, notées dans un compte-rendu officiel. Au printemps, le syndicat CGT avait en effet demandé audience à sa hiérarchie pour faire le point sur l'état de la voie. Surprise, en plus du chef direct du service « Infrapole », le grand patron de l'entreprise à Lyon, Thomas Allary, avait fait le déplacement. Mais, même face à ses propres cheminots, la direction est restée évasive. Elle a en particulier refusé de communiquer les relevés du « Mauzin », le train qui mesure l'état de la voie, préférant le commenter de façon générale : « Nous avons seulement des valeurs de ralentissement. (...) Nous tendons vers le V0 (ralent 0). Le rail n'est pas le seul constituant dégradé ; il faut aussi prendre en compte les traverses, le ballast, le système de drainage ainsi que les ouvrages d'art et les ouvrages en terre ». Et dès qu'elle entre dans le détail, la direction déraile : elle justifie par exemple un abaissement de vitesse sur une portion de voie par l'usure du rail, précisant qu'il n'y a désormais « plus de rail LP ». Un cheminot rigole : « c'est sûr, le rail LP n'est plus fabriqué, mais on peut le remplacer par un rail U36 en le rabotant à la base pour qu'il ait la même largeur ». Heureusement, même si Thomas Allary et son directeur des infrastructures n'y connaissent rien, ils disposent d'un personnel compétent !