

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 deux actes, quatre mensonges et cinq 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 vif, 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, publication du rapport sur les « petites lignes » de la région. Il avait été commandé par l'ancienne majorité, le voilà communiqué à la nouvelle majorité par SNCF Réseau. Ce rapport, qui pointe le besoin de financement important sur la trentaine de lignes concernées, fuite 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, première annonce de fermeture. Un « *document de travail* » de la Région AuRA sur les petites lignes de la région fuite 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 strictement fausse, comme la suite le prouvera.

**MENSONGE
N°1**

MENSONGE
N°2

Octobre 2016, « plan de sauvetage » des lignes AuRA. Laurent Wauquiez annonce 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 ». 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, premier vote d'un financement concret. 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, premier recul de la Région. Le Collectif organise le Très grand taintamarre 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 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, annonce du risque de fermeture pour décembre 2020. 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, les trains ne pourront plus rouler au-delà de décembre 2020. Dans ce document, 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 au-delà de Vif 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, répétition de l'alerte. 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 Région AuRA s'engage. 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 atteroiements (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.

19 septembre 2018, décision formelle de fermeture de la ligne en 2020. Fait historique, un comité de pilotage de l'étoile de Veynes se tient à Marseille sous l'égide du préfet de région PACA. 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, le comité valide le « *mise en place d'un plan de transport adapté (...) au sud de Vif à partir du service annuel 2021* », autrement dit la fermeture de la ligne.

**BONIMENT
N°2**

**LE COUP DU
« RAPPORT A VENIR »
#2**

**Le point sur les
« études » : pourquoi
la ligne n'a pas suivi
le schéma habituel
des investissements
ferroviaires**

19 septembre 2018, l'État lance officiellement les atteroiements. En principe, les investissements ferroviaires suivent ce processus : sur la base du chiffrage proposé par SNCF Réseau (diagnostic de 2017), les collectivités décident (ou pas) d'investir. Si elles s'engagent, elles valident en même temps une convention pour les travaux et pour les « études d'avant-projet », les transmettent à SNCF Réseau qui les met en œuvre. Les conclusions des études arrivent à temps pour préciser le contour des travaux, qui sont enclenchés dans la foulée. C'est le scénario classique, que le comité de pilotage a d'ailleurs suivi pour la ligne Valence-Gap. Mais pour Grenoble-Gap, sans justification, l'État préfère attendre la conclusion des études pour décider des travaux. Ce n'est pas tout : il a ensuite tout fait pour retarder le dossier (ci-dessous). Résultat : ses conclusions sont attendues pour 2021, juste après la fermeture de la ligne ! Un hasard sans doute...

**MENSONGE
N°4**

23 septembre 2018, intox de la ministre. 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 a été fourni à l'État 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 s'engage sur les travaux urgents. Elle 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, naissance du « rapport Philizot ». Face à la grogne nationale, 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.

13 février 2019, l'État n'a toujours lancé l'étude. Le président de la Metro écrit au préfet pour faire part de son incompréhension : le cahier des charges annoncé pour octobre 2018 n'a toujours pas été écrit par les services de l'État !

LA PALME DU
BONIMENT
(N°3)

2 mars 2019, Joël Giraud sort du bois. 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 : tout à son obsession de l'ouverture à la concurrence, 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. Philizot a tranché mais se tait. 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 affirme lui aussi qu'il cherche à connaître les possibilités de travaux urgents sur la ligne. Mais précise que rien ne sera décidé avant le rendu de son rapport, même en termes de travaux urgents. Il reconnaît qu'il a déjà rendu son pré-rapport sur les « *situations prioritaires* » à la ministre, mais se garde bien d'annoncer ses conclusions. De son côté, 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 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, l'hypocrisie en visite sur la ligne. 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 avec force tapes dans le dos, 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 soit si « *confiant* » quand il cesse 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 : le rapport Philizot n'a toujours pas été rendu public, et le besoin de financement est déjà connu... depuis 2016 !

11 septembre 2019, l'État démasqué. Le Collectif a pris connaissance du diagnostic présenté par SNCF Réseau à la Région et l'État dès 2017, et rend publiques les informations que l'État affirme ignorer depuis un an. Dans le même temps, les cheminots attestent que depuis 2017, la voie s'est peu dégradée. Autrement dit le document de 2017 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, études préliminaires et autres diagnostics attendus depuis plus d'un an, finalement s'avèrent inutiles !

VICTOIRE
N°3

19 septembre 2019, l'État s'engage... ou fait semblant. 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 change d'avis. 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, comité de pilotage. 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...

26 septembre, 17h, les annonces du ministre n'ont toujours pas été abordées après 1h30 de réunion. Et pour cause : le document présenté en comité par SNCF Réseau (une « v. 14 » qui a donc fait l'objet de nombreux allers retours en amont avec l'État) ne comporte que 5 pages sur 28 consacrés à la ligne Grenoble-Gap, et encore sans donnée technique précise. Le reste du document ne concerne que des scénarios fumeux pour le train de nuit, ou trois pages de pub pour le car. Si au cours de la préparation de la réunion, le préfet 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 ne pourrait le croire ! A moins qu'il n'ait pas demandé clairement...

SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE : SUBSTITUTION PAR CAR

- Trafic (en % annuel) par gare en train :
- Autocars mis en œuvre pour la substitution:
 - Grand Tourisme 53 places
 - Équipement PMR avec ascenseur
 - Climatisation
 - WC
 - Sièges inclinables
 - Repose-pieds

Retours-clients positifs:
Confort apprécié, pas de réclamations

Illustrations non-contractuelles (modèles de référence)

Quand l'État et SNCF Réseau organisent le sauvetage du train de nuit... (extrait du document présenté en comité de pilotage). Le « scénario de référence » se justifie par les « retours clients positifs » : c'est connu, quand ils peuvent remplacer un train-couchette par un joli car bleu, les voyageurs sont aux anges !

**BONIMENT
N°5**

**LE COUP DU
« RAPPORT A VENIR »
#4**

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 » (une véritable marotte) à la ministre des Transports, qui décidera. Qui sait, cette fois-ci, c'est peut-être vrai ?

**MENSONGE
BONUS**

Joël Giraud distraït 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.