

Alpes du Sud

# Plus qu'un train de retard à rattraper pour les JO 2030

**Derrière la promesse de renouer avec un temps de trajet de 3 h 30 pour relier Marseille et Briançon par le rail, les doutes persistent sur les travaux qui permettront, d'ici cinq ans, de mettre à niveau une ligne longtemps laissée de côté.**

**A** lors qu'il s'apprête à descendre en voiture de la station des Orres pour embarquer dans un TER à destination de Briançon, le président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Renaud Muselier, amuse la galerie. « Je ne prends pas ce train souvent, mais c'est normal, il n'arrive jamais à l'heure. » La plaisanterie est révélatrice. C'est l'histoire de « l'abandon d'une petite voie avec peu de monde, mais indispensable » a dit l'élu pendant sa visite dans les Hautes-Alpes, vendredi 28 février.

Arrivé pour la première fois à Veynes il y a 150 ans, le train n'a pas particulièrement bien vieilli dans les Alpes du Sud. Et les 45 millions d'euros investis par la Région et l'État

entre 2015 et 2020 ont simplement permis d'éviter le pire. Aujourd'hui, dans le cadre du contrat plan État-Région 2023-2027, un engagement à hauteur de 151 millions d'euros est promis pour la liaison entre Marseille et Briançon via l'étoile ferroviaire de Veynes - qui est aussi le centre où se rejoignent les branches des rails vers Valence, Grenoble et Nice. Mais avec la perspective des Jeux olympiques d'hiver dans les Alpes en 2030, l'espoir est d'obtenir bien plus. Pour faire davantage que simplement renouer avec le passé. « Quand on était plus jeune, on prenait le train de Marseille pour monter à Briançon et on mettait trois heures et demie. Aujourd'hui, on met cinq heures. Qu'est-ce qu'il s'est passé ? Il faudra m'expliquer » a fait mine de questionner Renaud Muselier.

**« Le train a perdu de son attrait »**

« Le début de l'histoire, c'est la voiture à l'époque où elle n'était pas chère » souffle Robert Besson, qui fut long-

temps membre du Conseil de développement du pays gapençais et du collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes. « Il y a eu un tel engouement dans les années 1970 que le train a perdu de son attrait. Aujourd'hui, parce qu'on n'a pas entretenu le parc, les autorités se retrouvent coincées sur le plan budgétaire pour rattraper ce retard et faire en sorte que les gens remontent dans les trains alors que la voiture, désormais, coûte extrêmement cher. »

Si les défenseurs du train accueillent favorablement la volonté de remettre la ligne à niveau, la question sur les travaux qui seront effectivement menés dans les Alpes en vue de 2030 reste entière. En particulier parce que les études menées pour les déterminer ne sont pas encore terminées. Mais aussi parce qu'actuellement, le croisement des trains et l'ouverture des passages à niveaux dépendent du personnel en gare et que le passage à une forme d'automatisation pourrait être sur la table. « Peut-être qu'on va rouvrir des endroits où il y avait des doublons,

peut-être qu'on va trouver des solutions pour que les trains se croisent, ou peut-être que simplement il va falloir faire en sorte que le ballast soit refait pour que la rame ne s'écroule pas et que là où le train roule à 50 km/h il puisse rouler à 100 », a avancé Renaud Muselier devant l'assemblée générale de la CCI.

**« Les gares, c'est là où les trains peuvent se croiser »**

« Le contenu est attendu avec impatience pour savoir si cela va permettre de déboucher sur du sérieux pour les habitants des Hautes-Alpes ou de faire semblant pendant les trois semaines de février 2030 » poursuit Robert Besson, qui rappelle que sur cette ligne, « 40 000 personnes avaient une gare et ne peuvent aujourd'hui plus monter dans les trains à proximité car celles-ci ont fermé ». Et d'ajouter : « Les gares ne permettent pas seulement de monter dans les trains, c'est là où les trains peuvent se croiser et sur les rails, plus les lieux de croisements sont éloi-



Dans le cadre du contrat plan État-Région 2023-2027, un engagement à hauteur de 151 millions est promis pour la liaison entre Marseille et Briançon.  
Photo Le DL/Thibaut Durand

gnés, plus les incidents durent longtemps. » En 2019, le montant des travaux de pérennisation de la ligne des Alpes avait été estimé à environ 330 millions d'euros par le comité de pilotage de la ligne.

● **Mathilde Regis**

## La ligne entre Grenoble et les Hautes-Alpes a besoin d'au moins 90 millions d'euros



Photo d'illustration Le DL / Bertrand Riotord

Pour aller de Grenoble à Marseille en train, il faut souvent remonter à Lyon. Car la ligne susceptible d'assurer ce trajet depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle a échappé de peu à la fermeture. En 2018, la mobilisation du collectif de l'étoile ferroviaire de Veynes a abouti à la création d'un comité de pilotage pour empêcher la fin de l'aventure. Mais malgré un an d'arrêt pour réaliser des travaux d'urgence, la ligne reste dans un triste état. Entre Grenoble et Lus-la-Croix Haute, elle dépend de la région Auvergne-Rhône-Alpes,

puis, dès l'arrivée dans les Hautes-Alpes, de l'exécutif de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Deux collectivités qui n'avaient plus placé cette liaison comme une priorité de leur agenda dédié au transport.

Mais lors de sa visite dans les Hautes-Alpes, le président de la région Paca, Renaud Muselier, a estimé que les Jeux olympiques d'hiver 2030 pourraient inverser la vapeur. « Maintenant, cette liaison qui n'était pas une priorité en devient une. » Et celle-ci ne manque pas de challenge. Selon les études

préliminaires réalisées sur le trajet entre Vif et Lus-la-Croix-Haute, les voies ferrées d'un tiers de la section sont à traiter « pour tout ou partie » et il existe « 23 ouvrages d'arts à forte technicité à traiter avant 2030 ».

Dans le jargon, les ouvrages d'arts sont les ponts, les tunnels et les viaducs qui permettent de franchir les obstacles. Sur cette seule section, les besoins financiers sont estimés à 90 millions d'euros. Quant à la partie sud de la ligne, les études sont encore en cours.

● **M.R.**