



15ème législature

Question N° : 3382	De Mme Pascale Boyer (La République en Marche - Hautes-Alpes)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Ligne Gap-Grenoble	Analyse > Ligne Gap-Grenoble.
Question publiée au JO le : 28/11/2017 Réponse publiée au JO le : 10/07/2018 page : 6190		

Texte de la question

Mme Pascale Boyer alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'avenir de la ligne ferroviaire Grenoble-Veynes-Gap, alors que de nombreux signes interrogent les Hauts-alpins sur la volonté de la puissance publique et de la SNCF de pérenniser cet axe déterminant pour le territoire. À compter de mars 2018, l'éventuelle suppression de deux postes d'agents de gare à Lus-la-Croix-Haute aurait pour conséquence d'empêcher les croisements de trains entre les communes de Clelles-Mens et Aspres-sur-Buech. Sur cette ligne à voie unique, l'impossibilité d'opérer des croisements accroîtrait la durée des retards qui s'accumulent depuis plusieurs années, au point de rompre progressivement la confiance des usagers dans le service public du transport ferroviaire. L'état de vétusté de la ligne exige un investissement à hauteur de 50 millions d'euros pour rétablir les conditions normales du trafic. Or, en dépit de la priorité du Président de la République donnée à l'entretien du réseau et de l'obligation légale qui incombe à l'établissement public SNCF Réseau de maintenir et renouveler les infrastructures existantes (article L. 2111-9 du code des transports), ces travaux indispensables ne semblent pas encore engagés. Au détriment de l'équilibre des territoires et du service des usagers, la logique du cercle vicieux est celle-ci : les dysfonctionnements à répétition engendrent une baisse relative de la fréquentation qui justifie, à son tour, la politique de sous-investissement sur cette ligne qualifiée désormais de « secondaire ». Pourtant, la ligne Grenoble-Veynes-Gap façonne la vie du territoire alpin depuis 1878 et constitue l'unique lien ferroviaire entre le nord et le sud des Alpes françaises. La ligne assure quotidiennement les déplacements domicile-travail ou domicile-études des Hauts-alpins et des Isérois. Elle permet par ailleurs la desserte périurbaine et le désengorgement de la métropole grenobloise. Le transport ferroviaire alpin est dès lors un élément essentiel du désenclavement du territoire et donc de l'attractivité des zones urbanisées comme rurales. Parce que l'utilité sociale et territoriale d'une ligne ne se réduit pas à un taux de fréquentation, Mme la ministre chargée des transports a rappelé en conclusion de son audition du 19 juillet 2017 devant la CDAT, avoir demandé au président de l'établissement public SNCF Réseau d'aider l'État et les régions à faire des choix en fonction d'autres critères. À l'heure de la refondation des mobilités où l'interdépendance entre les territoires est une préoccupation primordiale, Mme la députée demande à Mme la ministre quels sont les critères en fonction desquels les priorités, en matière d'entretien et de conservation des lignes, sont établis. En particulier, elle lui demande si sur les 3,1 milliards d'euros consolidés pour le réseau ferroviaire au programme 203 du PLF 2018, les crédits suffisants seront alloués à pérenniser la ligne Grenoble-Veynes-Gap.

Texte de la réponse

Le Gouvernement a pleinement conscience de l'importance des lignes ferroviaires régionales pour la vitalité des territoires traversés, notamment pour les zones rurales souvent défavorisées en matière d'offres de mobilité. L'état

du réseau des lignes de desserte fine du territoire est préoccupant. Ainsi, les besoins de remise à niveau des petites lignes ferroviaires s'élèvent à près de 5 milliards d'euros pour les 10 prochaines années à l'échelle nationale. Le financement de la régénération de ces lignes est assuré à la fois par l'État et les collectivités territoriales, au premier rang desquelles les régions, dans le cadre des contrats de plan. S'agissant plus particulièrement de la ligne régionale entre Grenoble et Gap, celle-ci constitue le lien entre le nord et le sud des Alpes françaises. Elle relie les préfectures des départements de l'Isère et des Hautes-Alpes, participant ainsi aux échanges entre la région Auvergne Rhône-Alpes et celle de Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle constitue une des branches de l'étoile ferroviaire de Veynes. L'état de cette ligne a effectivement imposé la mise en place de ralentissements. Des études préalables sont en cours au niveau de l'étoile de Veynes afin d'établir notamment l'état des installations ferroviaires et les échéances de renouvellement pour les 10 ans à venir. Elles permettront d'avoir une visibilité pluriannuelle de 2018 à 2026 sur l'ampleur des montants à investir, de connaître les conditions d'exploitation futures et d'établir des choix et des priorités dans l'utilisation des financements disponibles au titre des contrats de plan États-régions (CPER). Le Gouvernement s'est engagé à ne pas suivre les recommandations du rapport Spinetta sur le sujet des "petites lignes", car elles sont une composante essentielle de la vitalité des territoires. L'État demeurera aux côtés des collectivités pour entretenir ce maillage dans le cadre des CPER. Le Gouvernement a également acté une augmentation considérable des investissements de SNCF Réseau sur le réseau ferroviaire national en les portant pour les dix prochaines années à 10 M€ par jour, soit à 3,6 milliard d'euros par an auxquels s'ajouteront 200 M€ par an à partir de 2022, tout en poursuivant son soutien actif aux circulations des TER et des TET par une contribution à hauteur de 2,2 milliards d'euros par an à travers la redevance d'accès. Enfin, comme l'a annoncé le Président de la République et comme l'a confirmé le Premier ministre le 25 mai, le Gouvernement prendra ses responsabilités concernant la dette de la SNCF. L'État, et donc le contribuable, reprendra en effet à sa charge 35 Md€ d'ici à 2022, dont 25 Md€ dès 2020 et 10 Md€ supplémentaires en 2022. Le soutien financier national à la remise à niveau du réseau ferroviaire est donc sans précédent, et ce dès aujourd'hui. C'est le prix du rattrapage de décennies de sous-investissement pour que nos concitoyens bénéficient au quotidien d'un réseau plus sûr et d'un service plus fiable et plus ponctuel.