



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Aménagement ferroviaire du territoire et avenir de la ligne Grenoble-Veynes-Gap

Question orale n° 210

Texte de la question

Mme Marie-Noëlle Battistel attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'aménagement ferroviaire du territoire suite à la publication récente des rapports Duron et Spinetta, qui ont mis en avant une vision de la politique d'infrastructures et d'aménagement du territoire basée sur une priorisation financière assise sur l'étude de l'utilité ou de la rentabilité des projets. En mettant d'ores et déjà un coup de frein à des projets particulièrement attendus, ces rapports interrogent et inquiètent. Ainsi, en Auvergne-Rhône-Alpes, la remise en cause des travaux du contournement ferroviaire Lyonnais, de l'accès français au Lyon-Turin, mais aussi l'absence d'évocation et de perspective de la ligne ferroviaire « malade » Grenoble-Lyon ne sont ni compris ni acceptés. De même la mort programmée des « petites lignes », celles-là même pour lesquels le rapport Spinetta proclame « qu'il est impensable de consacrer près de 2 milliards d'euros à seulement 2 % de voyageurs », provoque la colère des usagers, des habitants et des élus locaux. Au cœur de la 4ème circonscription de l'Isère, la ligne Grenoble-Veynes-Gap par exemple, qui joue un rôle de lien à l'intérieur de la métropole grenobloise mais aussi de lien avec le sud Isère, entre la région PACA et Auvergne-Rhône-Alpes est menacée. Les habitants de la région, et plus particulièrement de l'Isère, ont le sentiment d'être oubliés, voire « sacrifiés ». Alors que le rapport Duron, est construit autour des priorités données aux mobilités du quotidien, à l'amélioration et à la sécurisation des réseaux existants, aux liens entre les métropoles, aucune des problématiques autour de ces bases ne semble être retenue dans le sud d'Auvergne-Rhône-Alpes, en Isère autour de la métropole grenobloise. Dans ce contexte, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer comment le Gouvernement entend répondre aux inquiétudes exprimées par les habitants, soucieux d'une desserte ferroviaire de qualité, capable de garantir le désenclavement du territoire en même temps que son développement équilibré et harmonieux.

Texte de la réponse

TRANSPORTS FERROVIAIRES EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, pour exposer sa question, n° 210, relative aux transports ferroviaires en Auvergne-Rhône-Alpes.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Ma question s'adresse à Mme la ministre chargée des transports. La publication récente des rapports Duron et Spinetta a provoqué de nombreuses inquiétudes dans les territoires. Malgré les nuances apportées par le Premier ministre, un grand nombre de personnes gardent le sentiment que la politique d'infrastructures et d'aménagement du territoire reposera désormais sur la seule rentabilité des projets plutôt que sur leur utilité publique.

En Auvergne-Rhône-Alpes, la possible remise en cause des travaux du contournement ferroviaire lyonnais et de l'accès français au projet de liaison Lyon-Turin, mais aussi l'absence d'évocation et de perspective de la ligne ferroviaire très « malade » Grenoble-Lyon, ne sont ni compris ni acceptés.

De même, la mort programmée des « petites lignes », celles-là mêmes au sujet desquelles le rapport Spinetta proclame qu'il est « impensable de consacrer près de 2 milliards d'euros à seulement 2 % de voyageurs », provoque la colère des usagers, des habitants et des élus locaux. Au cœur de la circonscription dont je suis élue, la ligne Grenoble-Veynes-Gap, par exemple, est menacée. Elle joue pourtant un rôle de lien à l'intérieur de la métropole grenobloise mais aussi avec le sud de l'Isère, avec les villages de montagne – peu ou mal desservis par ailleurs – et entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes.

Si des engagements ont été pris s'agissant de projets routiers comme ceux de la RN85, de l'A480 et du Rondeau à Grenoble, les inquiétudes restent vives sur leur mise en œuvre comme sur les moyens qui y sont consacrés, à ce jour très insuffisants.

Les habitants de notre région, en particulier de l'Isère, ont le sentiment d'être oubliés et même sacrifiés. Alors que le rapport Duron est conçu autour des priorités données aux mobilités du quotidien, à l'amélioration et à la sécurisation des réseaux existants et aux liens entre les métropoles, aucune d'entre elles ne semble retenue dans le sud de la région Auvergne-Rhône-Alpes, notamment en Isère autour de la métropole grenobloise.

Pouvez-vous rassurer les élus et les citoyens, et nous assurer de votre engagement et de celui de l'État ? Nous parlons ici d'enjeux stratégiques pour la mobilité, mais aussi pour l'emploi et l'aménagement équitable de tous les territoires.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, *secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.* En lançant les assises de la mobilité en septembre 2017, madame la députée, le Gouvernement a engagé une refondation de la politique des transports, avec l'objectif d'améliorer la mobilité du quotidien de tous les Français.

Les assises ont notamment permis de réunir les contributions de nombreux acteurs, en vue d'alimenter le futur projet de loi d'orientation sur les mobilités. En complément de cette approche, le Gouvernement a souhaité mettre en place une démarche spécifique pour éclairer l'avenir du transport ferroviaire. À l'issue d'une mission de quatre mois que lui a confiée le Premier ministre, M. Spinetta a posé un diagnostic complet et montré la nécessité d'une réforme du service public ferroviaire pour réinventer un modèle performant. Je ne détaillerai pas ici le contenu de ce rapport – je suis sûre que vous le connaissez.

Le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures a, de son côté, donné suite à une série de consultations, toujours en cours. Ces consultations nourriront l'élaboration du projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui sera présenté au Parlement d'ici à cet été.

La ligne régionale entre Grenoble et Gap, quant à elle, 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 les différentes régions. 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 un diagnostic complet de l'état des installations ferroviaires et les échéances de renouvellement pour les dix ans à venir. Ces études donneront une visibilité pluriannuelle, de 2018 à 2026, sur l'ampleur des montants à investir, mais aussi de connaître les conditions d'exploitation futures et établir des priorités dans l'utilisation des financements disponibles au titre des CPER – contrats de plan État-région – actuels et à venir.

En effet, les investissements consentis pour la rénovation des lignes classées 7 à 9 dans la nomenclature de l'Union internationale des chemins de fer – l'UIC – ont vocation à être financés dans le cadre des contrats de plan État-région. Il appartient donc aux collectivités territoriales, notamment aux régions, d'identifier les priorités d'investissement sur le réseau de desserte fine des territoires en fonction des besoins de mobilité de nos concitoyens. Vous avez eu récemment l'occasion de vous entretenir de ce sujet avec Élisabeth Borne, ministre chargée des transports, et vous savez toute l'attention qu'elle y porte au nom du Gouvernement.

M. le président. La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel.

Mme Marie-Noëlle Battistel. Merci pour ces détails et pour ces informations, madame la secrétaire d'État. J'ai eu en effet, sur ce sujet, un échange avec Mme la ministre chargée des transports, qui m'a fait part de l'attention qu'elle porte aux lignes de montagne. Votre réponse, en revanche, ne me rassure pas puisque vous renvoyez la question du financement aux CPER. Or, vous le savez, les régions ne disposent pas aujourd'hui de l'assise financière suffisante pour supporter de tels projets. L'enveloppe des CPER n'est évidemment pas suffisante ; il faudra donc que l'État la complète par ses propres abondements. J'espère que nous pourrons en débattre dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités. Sachez, en tout cas, que les régions ne pourront assurer à elles seules une desserte convenable des territoires concernés. L'engagement de l'État est donc essentiel.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Noëlle Battistel](#)

Circonscription : Isère (4^e circonscription) - Nouvelle Gauche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 210

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 mars 2018](#)

Réponse publiée le : 28 mars 2018, page 2123

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [20 mars 2018](#)