

AUVERGNE RHÔNE-ALPES TRANSPORT

22 lignes défectives selon SNCF Réseau

Des portions de ligne sont « limites » et nécessitent des investissements conséquents sous peine de fermeture. Des choix délicats sur fond de polémique.

« Le réseau ferré perd de sa substance. Il vieillit plus vite que les capacités du système à financer et à réaliser les travaux », souligne un rapport réalisé par SNCF Réseau. Ce « diagnostic des lignes ferroviaires d'irrigation du territoire Auvergne Rhône-Alpes », daté de mars 2016, poursuit deux objectifs : lister les besoins de financement à mobiliser pour les dix ans à venir, mais aussi, « en l'absence de financement, indiquer la perte de performance probable pouvant mener à une suspension de l'exploitation ferroviaire ».

« Un rapport accablant »

Parmi les lignes les plus menacées de fermeture, figurent Lyon/Paray-le-Monial sur la portion Chauffailles-Lozanne à partir de 2017, ou encore Saint-Etienne/Clermont-Ferrand sur la portion Thiers-Montbrison, cette fois, dès 2016 (lire par ailleurs).

« C'est un rapport accablant », juge Patrick Mignola, vice-président chargé des Transports en Auvergne Rhône-Alpes qui demande « toute la vérité sur les conditions d'exploitation et des préconisations claires de la SNCF d'ici à fin juin ». Le vice-président à la Région souhaite aussi que soit revu le contrat Plan État Région. « Pour ne pas fermer



■ **Changement d'un morceau de rail. Actuellement et pour tout l'été, c'est la portion Montbrison-Thiers qui est fermée par crainte de dilatation sur des rails aux attaches fragiles.** Photo Frédéric CHAMBERT

de lignes, il manque 300 millions pour les cinq ans à venir », détaille Patrick Mignola qui ne manque pas de taper sur l'exécutif précédent. « Tout le monde savait, mais tout a été mis sous le tapis ».

« Il n'y a pas de lignes dangereuses. Le rapport a été commandé par l'exécutif précédent, pour connaître l'état du réseau sur ce qu'on appelle les petites lignes (1). De toute façon, on ne transige pas avec la sécurité. Après ce sont des

discussions entre l'État et la Région, en tant qu'organisatrice des transports, qui vont fixer des priorités », souligne SNCF Réseau qui rappelle que l'âge moyen de la voie ferrée est de 33 ans en France, quand il est de 17 ans en Allemagne. Or, plus une infrastructure est ancienne, plus les frais de maintenance sont lourds.

Reste que le drame de Brétigny-sur-Orge, où ont été pointées des opérations de maintenance vitales non effectuées

pendant des années en plus du vieillissement des infrastructures, laisse des traces.

1 million par jour !

Pour autant, l'impasse budgétaire est une réalité, et en off, un élu ne cache pas qu'« il n'est pas forcément pertinent d'investir des millions d'euros sur une ligne peu fréquentée ». Un discours qui ne passe pas, auprès des élus ruraux, les plus concernés. Après, réduire la performance d'une ligne, c'est rouler à 90 au lieu de 120 km/heure, puis 60, puis 30. Quel intérêt alors par rapport à la route ?

Il reste que dans son rapport, RFF/SNCF Réseau indique « avoir doublé le niveau d'investissements de renouvellement sur l'ensemble du réseau » entre 2008 et 2015, tandis qu'en 2016, seront investis 370 millions sur Auvergne Rhône-Alpes dont 300 millions pour la maintenance. « C'est 1 million par jour ! », commente SNCF Réseau. Hier soir, l'ancien exécutif mis en cause, a réagi par la voix d'Éliane Giraud, alors vice-présidente chargée des Transports. « Nous avons fait exactement le contraire de mettre la poussière sous le tapis. L'état du réseau est ce qu'il est par des dizaines d'années de politique. Justement nous ne voulions pas fermer de petites lignes, mais prévoir une première vague de travaux dans le cadre du contrat de Plan, avant une deuxième... ».

Dominique Menvielle

(1) Ces petites lignes représentent 20 % du linéaire de voies en Rhône-Alpes, contre 62 % en Auvergne

Ligne	Section	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Coût
Lyon/Paray-le-Monial	Chauffailles/Lozanne											16,7 M€
Bourg/Oyonnax/Saint-Claude	Bourg/Oyonnax											1,3 M€
	Oyonnax/Dortan											8,1 M€
Grenoble/Veynes/Gap	Grenoble/Jarrié											2,7 M€
	Jarrié/Celles											31,6 M€
Valence/Veynes	Celles/Veynes											17,4 M€
	Livron/Aspres											33,4 M€
Train/Tram ouest lyonnais	Lozanne/Tassin											22,5 M€
	Saint-Paul/Tassin/Sain-Bel											12,9 M€
	Brignais/Tassin											0 M€
Lyon/Bourg-en-Bresse	Sathonay/Bourg											16,1 M€
Lyon/Roanne	Le Coteau/L'Arbresle											18,8 M€
	Clermont/Thiers											13,0 M€
Saint-Etienne/Clermont	Thiers/Montbrison											53,1 M€
	Montbrison/Saint-Just											8,7 M€
Saint-Etienne/Le Puy-en-Velay	Saint-Etienne/Firminy											8,7 M€
	Firminy/Le Puy											48,8 M€
Clermont/Nîmes	Issoire/Saint-Georges											99,6 M€
	Saint-Georges/Langogne											25,6 M€
Clermont/Le Puy-en-Velay	Saint-Georges/Le Puy											46,5 M€
Neussargues/Béziers	Neussargues/Sain-Chély											20,4 M€
Aurillac/Brive	Souillac/Viecamp											20,1 M€
Aurillac/Figeac	Aurillac/Bagnac											51,6 M€
Aurillac/Clermont	Aurillac/Arvant											41,3 M€
	Clermont/Volvic											17,3 M€
Clermont/Mont-Doré	Volvic/Mont-Doré											5,9 M€
Vallon/Montluçon	Vallon/Montluçon											33,4 M€
Montluçon/Lavaufranche	Montluçon/Lavaufranche											6,6 M€
	Montluçon/Gannat											0,7 M€
St-Germain-des-Fossés/Clermont	Gannat/Riom											0,5 M€
	Saint-Germain/Gannat											81,6 M€
Moulins/Gilly	Moulins/Gilly											765 M€

■ Réduction de la performance des circulations ■ Suspension d'exploitation

Provision pour signalisation TOTAL

Investissements sur dix ans
Infographie : Le Progrès