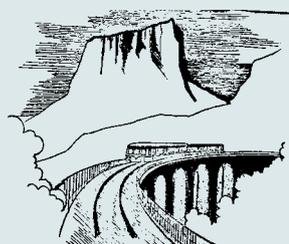


ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DE LA LIGNE SNCF GRENOBLE VEYNES (AGV)

ENTRE GRENOBLE ET SISTERON : UN NOUVEL ÉQUILIBRE ENTRE LA ROUTE ET LE RAIL



> CONTACT

L'Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble Veynes (AGV) est une association d'usagers qui défend la ligne Grenoble Veynes Gap depuis 1978

AGV
38 930 Monestier du Percy

Dans le cadre du débat organisé par la Commission Particulière du Débat Public sur l'amélioration des liaisons entre Grenoble et Sisteron quatre scénarios sont proposés :

- l'amélioration des axes ferroviaires Marseille - Aix - Sisteron - Veynes - Grenoble et Marseille - Gap - Briançon (réseau dit "Sud-Alpin") avec prolongement vers l'Italie par le Montgenèvre,
- l'amélioration des RN75 par le col de la Croix-Haute et RN85 par Corps et Gap,
- l'autoroute A51 par Gap,
- l'autoroute A51 par le col de la Croix-Haute.

Les documents relatifs à ce débat citent le réseau ferré, ce qui est un grand progrès mais ne précisent ni date ni amélioration (réduction des temps de parcours par exemple), contrairement à ce qu'ils annoncent pour la route. Est-ce pour se donner bonne conscience, quand la remise à niveau du réseau classique (hors TGV) peine à trouver des financements ? Le train et la route sont complémentaires, mais quel train et quelle route ?

Les scénarios autoroutiers bénéficient, notamment dans la région PACA d'appuis politiques et économiques qui ne voient de désenclavement ou d'aménagement du territoire que par la route, de création d'emplois que par l'autoroute (dont les bienfaits restent de plus en plus à prouver selon de nombreux rapports) et de transport que par camion. La politique du tout-routier reste depuis un demi-siècle l'ossature de la pensée unique avec pour dogme qu'aucun point du territoire ne doit être à plus de 45 minutes d'une autoroute, et son corollaire l'éternel tronçon manquant.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron



> Les enjeux du XXI^e siècle

Nous vivons dans un monde où le transport n'est pas payé à sa juste valeur et l'économie s'est organisée autour de cette donnée.

- > Sous prétexte de flux tendus, le camion devient un lieu de stockage pour les entreprises,
- > Les activités de fabrication sont fractionnées en tâches élémentaires qui sont réalisées dans des sites très éloignés les uns des autres,
- > L'activité économique dépend excessivement des ressources pétrolières.

A ces faits s'ajoute une trop grande bienveillance vis-à-vis du transport routier :

- > les compensations offertes aux camions quand le prix du pétrole augmente, biaisant la concurrence,
- > les atteintes à l'environnement qui ne sont pas supportées par ceux qui les créent,
- > le refus d'imputer au bilan routier les coûts sociaux des accidents en morts et en blessés.

Les conséquences énergétiques et climatiques de cette politique commencent à montrer l'ampleur des défis et des dégâts qui nous attendent (effet de serre, dégagement de chaleur et de gaz toxiques, sécheresse, pollution, recul de l'enneigement). Les citoyens y sont de plus en plus sensibles, mais la plupart des décideurs et des élus gardent les yeux fixés sur le passé, comme il y a quarante ans ; ils croient que cela pourra durer et détournent la notion de "développement durable" de sa vraie signification. Pendant ce temps le camion continue de polluer, d'être dangereux, et de faire endosser (sans s'en vanter) les coûts qu'il engendre par ceux qu'il gêne ou qui en sont les victimes, à savoir le contribuable et l'automobiliste.

Or il faut se placer à l'horizon 2020 et peu de scénarios sont publiés en dehors de ceux qui annoncent une expansion constante du trafic et du transport routier. D'où un contexte éminemment favorable à la route où les investissements routiers sont présentés comme inéluctables. Les études de leur impact et de leur rentabilité sont éludées, mais elles ne sont jamais oubliées pour les investissements en faveur du rail qui doit assumer tous ses coûts et se voit condamné de fait à la portion congrue, au mépris de ses avantages énergétiques et environnementaux, et de sa sécurité. Comme le dit très justement la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des transports) : "Pour la route on élargit, pour le chemin de fer on réfléchit".

Les enjeux du XXI^e siècle sont désormais de ménager des ressources qui ne sont pas inépuisables comme l'énergie et désormais l'eau. Cela exigera des sacrifices financiers et du discernement car les accords signés (protocole de Kyoto) commandent déjà des actions fortes pour affronter l'horizon 2020. Le principe de précaution voudrait donc que l'on consacre à l'eau et à l'énergie la priorité. Mais il faut une forte volonté politique pour s'opposer aux groupes qui

prônent la route, l'autoroute et le camion. Et lors de sa visite le Ministre des Transports n'a montré d'intérêt que pour la route.

> Donner toute sa place au rail

Dans le cas présent, point n'est besoin d'être un spécialiste pour estimer que les fonds à mobiliser pour améliorer les routes et le chemin de fer sont beaucoup plus faibles que ceux qui seraient nécessaires à édifier l'autoroute.

Comme l'autoroute mobilisera 75% de financements publics, il est à craindre que ce sera le réseau ferré sud-alpin qui pâtira de l'assèchement des ressources financières (car les routes ne sont jamais supprimées). On arriverait ainsi à trois solutions routières entre le Nord et le Sud et à une solution ferroviaire non rénovée c'est-à-dire condamnée. Or le réseau ferré sud-alpin fait déjà figure de parent pauvre en matière d'investissements.

> La ligne SNCF Grenoble Veynes Gap

Entre Grenoble et Veynes, véritable tronc commun entre Alpes du Nord



et Alpes du Sud, des handicaps ont été introduits récemment qui le rendent moins compétitif qu'avant :

- équipements de signalisation insuffisants (certains prévus en 1991 n'ont pas été réalisés),
- suppression de points de croisement de trains réduisant la capacité de la ligne,
- vitesses réduites (conséquence d'un entretien minimal),
- arrêt général décrété en 1990 de Vif à Veynes qui oblige tous les trains à s'arrêter dans toutes les gares (et interdit en pratique la circulation de trains express).

En dépit de la suppression de sept gares entre Grenoble et Veynes et malgré l'emploi d'un matériel moderne et performant, les temps de parcours sont maintenant plus élevés qu'il y a trente ans !

Avec actuellement 6 allers-retours par jour, la ligne Grenoble - Veynes - Gap rend service à de nombreux clients (y compris pour le TGV à Grenoble) ; ils pourraient être encore plus nombreux si ses services étaient améliorés, plus fiables et plus connus.

➤ Quels choix ?

En Europe de nombreux pays investissent de nouveau dans le rail en raison de ses qualités, pourquoi n'en fait-on pas autant ?

Pourquoi créer une autoroute de plus dans un pays qui en est bien pourvu et qui a le meilleur réseau routier d'Europe ?

L'argent ne serait-il pas mieux utilisé ailleurs compte tenu des enjeux évoqués ?

Les RN75 et RN85 sont plus proches des populations et leur état actuel est le résultat du manque de travaux d'amélioration pendant des décennies. L'expérience montre que l'auto-



route profite à ses seules extrémités et assèche ce qui est entre. Bien sûr il sera objecté qu'il serait dommage de ne pas relier les tronçons nord et sud de l'A51 ! Mais faut-il ouvrir un nouveau corridor à camions dans une région qui en était relativement préservée ? Car, pour gagner quelques minutes ou faire face à quelques jours de pointe par an pour les automobilistes, ne s'agit-il pas d'offrir à ces camions des infrastructures qu'ils ne paieront que partiellement et qu'ils utiliseront tous les jours ?

➤ Les avantages du rail

Avant d'aborder la question du réseau sud-alpin proprement dit, nous souhaitons rappeler quelques caractéristiques du chemin de fer qui sont trop souvent oubliées :

- une faible consommation d'énergie à la personne et à la tonne transportées,
- une faible consommation d'espace, en l'occurrence déjà existante et connue,
- un meilleur facteur de sécurité,
- une pollution faible avec la traction électrique,
- une plus grande accessibilité sociale : pour accéder à l'autoroute il faut avoir une voiture, un permis de conduire et de l'argent pour l'essence et le péage.

➤ une réduction de la dépendance pétrolière par l'électrification qui permet de diversifier les sources d'énergie (hydraulique, éolienne, nucléaire...). Où en sera-t-on en 2020 (facture pétrolière, épuisement des réserves, contexte politique) ?

➤ un système de transport à rendement croissant avec des coûts marginaux faibles qui conduisent à l'utiliser plus dès l'instant où il existe.

➤ Caractéristiques propres au réseau ferré sud alpin :

- un réseau utilisable en toutes saisons donc élément fort de l'aménagement d'un territoire montagneux ;
- une desserte de populations croissantes et un tracé correspondant aux flux nord-sud ;
- une faible utilisation actuelle qui résulte d'une politique dissuasive : lenteur, faibles fréquences, mauvaises correspondances, volonté constante de détourner du trafic par la vallée du Rhône ;
- un itinéraire de détournement pour la vallée du Rhône qui a déjà été utilisé comme tel ;
- des pentes n'excédant pas 25 pour mille (la SNCF prétend que c'est trop, mais exploite la ligne de la Maurienne et ses 30 pour mille en traction électrique, ce qui milite en

faveur de celle-ci) ; suisses et autrichiens exploitent sans problèmes ce genre de lignes avec des tonnages élevés ;

➤ un caractère interrégional à développer en rétablissant les liaisons à longue distance, en particulier à Veynes (gare charnière entre PACA et Rhône-Alpes) vers Sisteron, Manosque et Marseille. Un réseau ferré forme un tout qui doit offrir des services cohérents, TGV compris (le recours à l'autocar comme prothèse du TGV devant être limité aux cas où il n'y a pas de voie ferrée) ;

➤ le TGV est présent à Valence, Marseille et Grenoble ; une quatrième

possibilité serait offerte à Oulx après ouverture du tunnel du Montgenèvre ;

➤ un rôle touristique non concurrent du TGV, mais il faut une politique ad hoc dont un point fort serait la réouverture de Saint-Auban - Digne qui, avec les Chemins de fer de Provence, fait gagner 200 km sur le trajet Grenoble - Nice ;

➤ les temps de trajet Grenoble - Gap devraient pouvoir descendre à 1 h 50 avec des travaux modestes (2 h était possible il y a quarante ans) ; 75 km/h de vitesse moyenne n'est pas une demande excessive.

L'AGV propose des travaux d'amélioration du réseau ferré suivant trois phases :

1 amélioration de capacités et de performances : renouvellement de la voie, rectifications de tracé, rétablissement de points de croisement supprimés, modernisation de la signalisation,

2 électrification en 25 kV - 50 Hz,

3 mise à double voie entre Veynes et Gap, puis Briançon (la plateforme existe déjà en partie).

➔ Conclusion

L'état actuel du réseau ferré alpin rend urgente l'amélioration de ses capacités et de ses performances, car il ne suffit pas de moderniser le seul matériel roulant. La remise à niveau et la modernisation de la voie et des installations s'imposent d'autant plus que plus on attendra, plus ce sera coûteux.

La construction de l'autoroute, en mobilisant d'importants financements publics (1,5 milliards d'euros), assèche les possibilités de financer les nécessaires améliorations des réseaux existants (ferrés et routiers). L'AGV se prononce donc clairement en faveur de la modernisation du réseau ferré et de l'aménagement des RN 75 et RN 85 à la manière du plan routier breton. Ces aménagements créateurs d'emplois et moins coûteux pour la collectivité sont plus respectueux d'un environnement sensible, ils ménagent l'avenir et s'inscrivent dans le cadre du développement durable. L'AGV émet le vœu que ces travaux soient entrepris rapidement et qu'ainsi, on en voie les effets positifs bien avant 2020.

