

## Contribution au débat LGV-PACA le 9 Juin 2005 à Digne

En tant que co-président de Fare-Sud pour les Hautes-Alpes, et membre de la SAPN (Société haut-alpine de protection de la nature ) je suis très heureux de pouvoir apporter notre éclairage de département « excentré » à ce débat sur la LGV à Digne

J'ai participé avant-hier à la réunion inaugurale du débat public sur la LGS (Liaison Grenoble-Sisteron) à Gap.

Il eut été préférable à notre avis que ces deux débats aient été successifs ou fondus en un seul.

Le chevauchement partiel de leurs calendriers empêche en effet les citoyens de la région de participer pleinement à ces deux débats.

Il s'avère en effet que les deux sujets sont intimement liés et ne peuvent trouver une solution équilibrée et correspondant aux besoins prévisionnels dans trente ans qu'en déclinant intelligemment un seul concept à savoir **l'intermodalité**.

Il est en effet stérile et dangereux d'opposer la route et le rail. Chaque mode a son domaine de pertinence propre, soit schématiquement la souplesse pour la route et la massification pour le rail, et un domaine de non-pertinence quand un mode ne gagne du terrain que du fait des dysfonctionnements et parfois des scléroses de l'autre mode.

Or à l'évidence, le mode le plus structurellement rigide et aussi, malheureusement, le plus critiquable dans son mode de fonctionnement, est le rail.

Mais c'est aussi, et de loin, le moins néfaste pour la santé et l'environnement, le plus économe en énergie et le moins sensible aux risques sur l'avenir du pétrole.

C'est pourquoi nous sommes favorables à toute politique qui augmente la pertinence des transports par rail par rapport aux transports par route.

Pour structurer un audit sans concessions et imaginer les solutions novatrices adaptées à l'avenir, il faut que les élus les pouvoirs publics et les technocrates très compétents qui les conseillent, arrêtent parfois de mouliner leurs modèles théoriques sur leurs ordinateurs et écoutent sérieusement les citoyens de base.

C'est le but du débat public et je m'en réjouis.

A la première réunion LGS à Gap les élus présents sont restés pratiquement silencieux, et s'ils ont vraiment écouté, ils méritent des félicitations.

Or actuellement, pour le client de base, prendre le train est en France en général non un plaisir mais une corvée du fait notamment pour les voyageurs d'une inquiétude constante sur le respect des horaires et les aléas de correspondances peu pratiques et peu accueillantes, et, pour le fret, de l'absence de fiabilité et de traçabilité qui nuisent gravement au « juste à temps », lequel est, pour le fret, beaucoup plus important que la vitesse du transport en elle-même.

Une mise à niveau de l'exploitation de la SNCF, au niveau de celle de ses voisins, notamment de la Suisse dont la réussite en matière de politique ferroviaire et d'intermodalité est assez exemplaire, devrait être une première priorité qui résoudrait déjà bien des problèmes et ferait évoluer l'opinion publique en faveur du rail.

Il me semble que si la voie ferrée Saint-Auban-Digne d'environ 25 km était en Suisse, non seulement elle n'aurait jamais été fermée, mais elle servirait à des trams-trains performants qui permettraient des trajets domicile-travail agréables au lieu des kilomètres de bouchon sur une N85 vite saturée !

Si la SNCF ne s'intéresse réellement qu'aux TGV qu'elle le dise clairement, et qu'elle laisse alors à d'autres exploitants plus motivés la gestion des TER et du fret.

La SNCF semble ce soir s'intéresser de près aux TER.

On ne peut qu'espérer qu'il ne s'agit pas là que de discours qui n'engagent que ceux qui les écoutent.

Il est certain que sur la ligne des Alpes, et notamment la percée ferroviaire sous le Montgenèvre, la SNCF a brillé, et cela depuis des décennies, par son refus constant de jouer les locomotives.

Là encore nous pouvons, en tant qu'associatifs, et souvent amoureux du rail, dire tout haut ce que beaucoup pensent tout bas sur ce sujet qui pour beaucoup est tabou.

J'ai été heureux de constater le grand nombre de cahiers d'acteurs qui argumentent autour de cette notion d'intermodalité, souvent avec des propositions intéressantes qu'il conviendrait d'étudier, parfois avec des propositions peu réalistes dont il conviendrait pour le moins d'éclairer les citoyens sur les bonnes raisons qui conduisent à les écarter.

En ce qui concerne plus spécifiquement les Hautes-Alpes, motif de cette contribution à Digne, il faut en particulier clairement :

- Des TER performants vers Grenoble d'une part et vers Aix-Marseille et les liaisons TGV d'autre part.
- Une percée ferroviaire sous le Montgenèvre pour le fret Fos-Turin et Espagne-Italie par la ligne de Cavillon-Pertuis qui est de bonne qualité et qu'il suffit d'électrifier, ainsi que pour le désenclavement touristique sur l'Italie et le futur TGV Lyon-Turin
- Des gares adaptées aux besoins avec des parkings ad hoc ce qui est loin d'être toujours le cas.

**J'attire particulièrement l'attention, et ce sera je pense le point le plus spécifique de cette contribution, sur un gros problème sur lequel une décision de principe ne pourra guère attendre : quel sera le sort de la Vallée de l'Avance entre Tallard et La Bâtie-Neuve au sud de Gap ?**

Faire passer le train par cette vallée raccourcirait de près d'une bonne demi-heure le trajet de Sisteron à Gap et le Nord du département vers l'Italie.

Elle éviterait un détour par Veynes dont les fortes pentes conviennent mal aux trains lourds de marchandise.

Ainsi comme l'a dit très justement M Pierre Bernard Reymond , maire de Gap je cite :

■ **LE TRAIN À TALLARD** tel est le projet de Pierre Bernard-Reymond qui vient d'écrire à Maryse Joissains-Masini députée maire d'Aix en Provence pour lui faire part de sa satisfaction de voir le projet Iter préconiser l'amélioration de la voie ferrée Marseille-Gap. Le maire de Gap se dit partisan de la modernisation de la ligne de voyageurs entre Marseille et Briançon en commençant par le tronçon Aix-Sisteron puis Gap. "Ceci suppose le reprofilage et l'électrification mais également la suppression du détournement par Veynes, par la création d'une nouvelle voie ferrée entre Sisteron et la Bâtie-Neuve par la vallée de l' Avance: la nouvelle gare de Gap étant à Tallard, à proximité de l'aérodrome.

Dauphiné Libéré du  
Mardi 15 Février 2005

M. le Maire aurait pu rajouter que cette voie semble également indispensable si on veut pouvoir non seulement faire du ferroutage vers l'Italie à partir de la fin de l'autoroute mais également faire du fret non accompagné à partir de Fos ou d'Espagne.

Or les deux projets autoroutiers de liaison LGS prévoient de passer par cette vallée étroite, ce qui d'ailleurs a un côté cocasse pour le tracé par Lus la Croix Haute car ce tronçon dessert Embrun et Barcelonnette...agglomérations qui ne sont guère sur l'axe Grenoble-Sisteron !

**Comme il n'y a pas de place dans cette vallée pour une autoroute , une route et une voie ferrée il s'avère absolument indispensable que le plan régional multimodal pour les trente prochaines années soit débattu et arrêté avant toute décision autoroutière qui serait irréversible.**

Bien évidemment dans les priorités d'un plan de communication multimodal il faut également inclure, notamment dans la perspective ITER, un accès au très haut débit sur internet pour tous, comme outil prioritaire de désenclavement.

Merci d'avance pour toute réaction à cette réflexion citoyenne pour l'emploi et la qualité de vie des nouvelles générations.

Eric BRUCKER

[eric.brucker@laposte.net](mailto:eric.brucker@laposte.net)