

CONTRIBUTION CGT AU DEBAT PUBLIC SUR LA LIAISON GRENOBLE/SISTERON

Mis en ligne sur le site du Débat Public le 8 juin 2005

La CGT se prononce sans ambiguïté pour une amélioration des liaisons multimodales entre Grenoble et Sisteron qui visent à réduire les conséquences nocives du transport routier (pollutions atmosphériques et sonores, accidents, surconsommations énergétiques, conséquences environnementales...) et participent de manière volontariste à la mise en œuvre des recommandations du protocole de Kyoto incitant à réorienter les flux de déplacement des voyageurs et du fret de la route vers les autres modes alternatifs notamment par un développement du ferroviaire.

Cette liaison ne doit pas être conçue comme une voie de délestage du trafic routier saturé dans la Vallée du Rhône, un itinéraire bis type « bison futé » permanent qui aurait pour conséquence d'orienter sur cet axe un flux important de poids lourds en transit nord/sud, générateur de pollutions, d'encombrements et de gênes supplémentaires pour les populations alpines concernées. La saturation du sillon rhodanien implique la mise en œuvre de solutions (fluviales et ferroviaires) appropriées dans la Vallée du Rhône.

La liaison Grenoble/Sisteron, y compris en matière ferroviaire, doit permettre un véritable maillage participant à l'aménagement du territoire qui réponde tout à la fois aux besoins de déplacements quotidiens des populations domicile/travail et scolaire, au tourisme, à la circulation des trains grandes lignes et à l'acheminement du fret.

Dans cette perspective, au terme du processus de concertations et d'études préalables, il importe que des travaux soient engagés dans les meilleurs délais pour permettre :

- la réalisation d'infrastructures ferroviaires et routières de nature à favoriser l'emploi et le développement économique et social,
- une réponse adaptée à l'augmentation des flux de transports et de déplacements des marchandises et des personnes,
- le développement de l'habitat social,
- le désenclavement du massif alpin,
- l'amélioration des liaisons nord/sud entre Rhône Alpes et PACA dans une approche multimodale compatible avec le développement durable des Alpes.

Face aux menaces de délocalisation qui pèsent sur plusieurs sites industriels à l'image d'ARKEMA pour ne citer que cet exemple, risquant de supprimer des milliers d'emplois directs et induits, fragilisant encore le tissu économique et social du massif alpin, l'amélioration de la liaison Grenoble/Sisteron doit participer à ancrer davantage le tissu productif dans les territoires.

Au-delà du tourisme, de l'agriculture et des activités de service qu'il faut valoriser, le développement industriel appuyé sur un effort de recherche sont autant de filières fortement créatrices de valeur ajoutée sur l'ensemble de nos territoires. De surcroît ces

dernières devraient permettre l'ancrage dans la vie locale d'un système de communication de haut niveau.

L'implantation du projet ITER à Cadarache participe aux opportunités nouvelles qui peuvent favoriser la structuration d'activités et d'emplois pérennes. Elle répond au besoin de développement équilibré des territoires et doit être confortée par cette liaison multimodale. Cela est d'autant plus nécessaire que ce projet va naturellement accélérer les échanges et les déplacements entre les CEA de Grenoble et de Cadarache.

Pour limiter la circulation des poids lourds et permettre des solutions alternatives moins polluantes et moins dangereuses, la CGT propose de structurer cette liaison Grenoble/Sisteron par un développement du transport ferroviaire. Cela passe notamment par :

- l'électrification et le doublement des voies ferrées et en particulier de la ligne entre Grenoble et Veynes,
- la modernisation de la voie ferrée Marseille/Briançon afin de réduire notablement le temps de trajet pour les voyageurs et le fret,
- la réalisation de plates-formes multimodales dans les Hautes Alpes ainsi qu'à Porte les Valence,
- le maintien et le développement de la ligne des Chemins de Fer de Provence Nice/Digne, son prolongement et sa connexion au réseau SNCF à St-Auban.

Par ailleurs, la CGT est favorable à un raccordement entre les deux tronçons autoroutiers existants qui favorise la connexion, l'irrigation et le désenclavement des Hautes Alpes et du Sud du Massif dont le tracé devra limiter au maximum son impact sur l'environnement en prenant réellement en compte l'avis des citoyens.

Dans cette perspective, l'autoroute n'apparaît pas comme l'option la mieux appropriée pour répondre aux préoccupations légitimes et aux besoins essentiels des populations, de l'emploi et des collectivités territoriales concernées.

Tenant compte des caractéristiques topographiques des régions traversées impliquant un surcoût des différents ouvrages, les solutions arrêtées in fine devront permettre, comme cela est possible avec une 2x2 voies, la réalisation d'une liaison entre Grenoble et Sisteron d'une qualité de service très élevée mais également une bonne desserte des villages et localités rurales au moyen de branchements en nombre suffisant avec le réseau routier secondaire qu'il conviendra d'améliorer.

De ce point de vue la responsabilité financière de l'Etat est engagée car le transfert de compétences des routes nationales et des personnels de l'équipement aux collectivités territoriales fait supporter sur ces dernières des charges considérables, qui plombent leurs budgets déjà exsangues rendant impossibles l'engagement des opérations de construction et d'entretien de cet ampleur.

Or, l'amélioration du réseau routier est nécessaire pour permettre un meilleur accès aux stations des Alpes. Cela implique notamment, l'accélération des travaux programmés pour réaliser la déviation des agglomérations et des villages aujourd'hui saturés.

En d'autres termes et sans attendre la réalisation future de cette liaison indispensable, il importe que l'ensemble des projets ferroviaires, routières et de communications figurant aux Contrats de Plan Etat/Région de PACA et de Rhône Alpes soient exécutés au plus tôt. Le retard d'infrastructures pénalise en effet aujourd'hui lourdement et injustement les populations et l'économie du massif Alpin.

Enfin, compte tenu de la situation géographique privilégiée dont disposent nos Régions au cœur de l'Arc Méditerranéen et des atouts industrialo portuaires performants que constitue le Port Autonome de Marseille, le débat public sur la liaison Grenoble/Sisteron doit intégrer la perspective d'une percée ferroviaire sous le Montgenèvre nécessaire tout comme la réalisation du Lyon/Turin.

Cette percée ferroviaire sous le Montgenèvre et l'aménagement du Val de Durance permettront tout à la fois de favoriser l'émergence d'un nouvel axe pour le fret mais aussi le transport de voyageurs permettant la liaison du Sud Est de la France avec le Nord de l'Europe l'Italie et la Méditerranée. Elle participera par ailleurs efficacement au désenclavement des départements Alpins et à leur développement économique industriel et touristique.

Marseille, le 26 Mai 2005