

Rhône-Alpes face au casse-tête des transports

RÉGION.

Après une année de mandat, les Verts ne sont pas mécontents de l'audience qu'ils ont acquise au sein de l'exécutif de Jean-Jack Queyranne, notamment sur la question des transports en Rhône-Alpes et plus particulièrement du fret.

A la tête de la commission Transports, Gérard Leras, chef de file des Verts, travaille en étroite collaboration avec le socialiste Bernard Soulage, premier vice-président en charge de ce dossier, ce qui n'écarte pas la nécessaire confrontation des points de vue.

A l'heure où l'épineuse problématique du fret est portée au rouge après l'accident du tunnel du Fréjus qui entraîne la saturation du trafic poids-lourd dans toute la vallée de l'Arve, Gérard Leras souhaite que la bouffée d'oxygène qui subsiste _ même si elle est relative _ avec l'expérimentation de l'autoroute ferroviaire alpine d'Aiton soit développée. La Région a demandé et obtenu un 3eme aller-retour de nuit et a demandé que soit étudié le passage de trains de fret conventionnels supplémentaires sur la ligne Modane-Turin sans perturber les travaux en cours. Des travaux qui permettront tout de même à horizon 2008-2009 d'absorber 15 à 18 millions de tonnes de fret sur la voie

actuelle en attendant le ligne Lyon-Turin. Cela dit, je m'insurge complètement aujourd'hui contre le désengagement brutal de la SNCF à l'égard du fret qui engendre de nouveaux flux de poids lourds sur les routes. Un seul exemple: 140 000 tonnes par an de matières premières destinées à Pechiney traversent désormais la France et l'agglomération grenobloise. Pourquoi ? Parce que Pechiney a refusé l'augmentation de tarif décidée par la SNCF.

Justement, que peut faire la Région Rhône-Alpes, pratiquement, pour améliorer les choses ? Lors de la dernière session du Conseil régional, la Région a déjà fait un choix de ce type avec un voeu proposé conjointement par l'exécutif et la commission transports, avec une forte implication de l'UMP et de l'UDF, qui a eu le mérite d'afficher clairement une priorité: celle du financement du Lyon-Turin plutôt que le doublement des tunnels routiers existants qui jetterait encore plus de poids-lourds dans la traversée des Alpes.

Dans la foulée, il est évidemment impératif pour Gérard Leras que les Etats italiens et français s'engagent rapidement pour la réalisation du Lyon-Turin pendant que les fonds européens sont disponibles.

Une disponibilité qui ne le restera pas

indéfiniment si les tergiversations actuelles se poursuivent. Une délégation d'élus régionaux sera reçue le 7 juillet par le ministre des Transports, Dominique Perben.

Mais Gérard Leras voit plus loin en matière de politique régionale et d'urgence concernant le fret transalpin. La Région doit aussi s'engager très nettement en faveur de l'aménagement des RN 75 et 85 et contre l'A 51 Grenoble-Sisteron qui générerait un flux transalpin de camions vers le Montgenèvre et l'Italie. Il ne faut pas se faire d'illusion, si l'A 51 devait se concrétiser on verrait immédiatement ressortir des cartons le vieux projet de tunnel routier sous le col de l'Echelle entre Névache et Bardonnèche. Je crois qu'il faut réaffirmer aujourd'hui que l'unique priorité, dans une vision prospective et responsable d'aménagement du territoire, c'est de traiter le problème des marchandises par le rail. Et ce même si l'essentiel est d'oeuvrer à long terme pour des économies de proximité et contre les déplacements inutiles. **Priorité**

au financement du Lyon-Turin
00:00

AA7CD8C85850C003503D12592D0-
AE5831088165CF081508ABCB AE13

BELLATON MICHEL