

Les politiques monopolisent le débat

LARAGNE-MONTEGLIN.

Daniel Ruez, président de la commission, ouvrait la soirée en rappelant que ces échanges se dérouleraient jusqu'au 26 juillet, puis du 23 août au 20 octobre. Les débats seront alors clos et les premières conclusions connues.

Alain Budillon, maître d'ouvrage délégué, exposait les quatre scénarios (maintenant connus du grand public) : amélioration du réseau ferroviaire (qui ne peut répondre seul aux besoins des déplacements à l'horizon 2020), l'aménagement des RN75, RN 85 (avec des routes saturées dans 20 ans) et enfin les deux projets autoroutiers par l'ouest et l'est de Gap.

ÉVALUATIONS

Le tracé Est est évalué à 2,2 milliards

d'euros (avec viaduc de l'Ebron à 209 millions et tunnel de Faraut à environ 619 millions). Le tracé Ouest est évalué à 1,8 milliards d'euros (avec viaduc de Grosse Eau à 58 millions et le tunnel de Jocou à environ 205 millions), ou à 1,9 milliards (option par Laragne). L'aménagement des nationales RN 75 et RN 85 coûterait 610 millions d'euros. Le plan ferroviaire grimperait à 2,2 milliards d'euros (dont 1,3 pour le tunnel sous le Montgenèvre).

FINANCEMENT

La vocation de la liaison Grenoble-Siteron est de devenir une autoroute concédée (soumise à la perception du péage). Le principe de concession permet de mobiliser rapidement les ressources importantes qui sont nécessaires lors de l'élaboration de grands projets autoroutier. Le

concessionnaire perçoit le péage et prend à sa charge le financement, la conception, la construction et l'exploitation de la nouvelle infrastructure. Mais parfois, les recettes ne permettent pas de couvrir l'ensemble des investissements. La liaison entre Grenoble et Siteron entrera très probablement dans ce cas de figure, une contribution publique, appelée subvention d'équilibre, sera alors nécessaire. Elle serait cofinancée à parts égales par l'Etat et les autres collectivités publiques concernées.

00:00

B571E8145F60170EF0281F69B002-D55616294F0E50C05D059E86336

DROUILLARD DOMINIQUE