

LES CONSEILS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DES RÉGIONS PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR ET RHÔNE-ALPES



MILITENT EN FAVEUR DE LA RÉALISATION SANS DÉLAI D'UNE LIAISON MODERNE ET RAPIDE ENTRE GRENOBLE ET SISTERON



M. Jean-Paul VITI
Président du CESR PACA



M. Bruno LACROIX
Président du CESR Rhône-Alpes

> CONTACTS

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Conseil Économique et Social Régional

M. KUPELIAN

Président de la Commission Transports et Communications

M RUMEAU

Président de la Commission Développement des Territoires,
de la Ville et de la Montagne

27, Place Jules Guesde - 13235 Marseille Cedex 02

Tél. : 04.91.57.53.00 - Fax : 04.91.57.53.63

Site : www.cr-paca.fr - Email : ces@regionpaca.fr

Région Rhône-Alpes Conseil Économique et Social Régional

Jean-Michel ROCH

Président de la Commission Aménagement
et développement du territoire, Transports

78 route de Paris - BP 19

69 751 CHARBONNIERES LES BAINS Cedex

Tél. : 04 72 59 40 44 - Fax : 04 72 59 51 98

Site : www.rhonealpes.fr

Email : cesrdocumentation@rhonealpes.fr

Les Conseils Économiques et Sociaux Régionaux ont été créés par le législateur pour représenter la société civile organisée : organisations professionnelles et syndicales ; associations de vie collective ; personnalités qualifiées. Ils constituent aux côtés du Conseil Régional la deuxième assemblée de la Région, avec un rôle consultatif.

En 2005, les assemblées socioprofessionnelles de Provence-Alpes-Côte d'Azur et de Rhône-Alpes ont souhaité témoigner de leur convergence d'opinion sur l'urgence de la réalisation du projet en formulant un avis commun dans le cadre du présent débat public.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron





Les Conseils Économiques et Sociaux de Rhône-Alpes et de Provence-Alpes-Côte d'Azur ont souhaité apporter une contribution commune dans le cadre d'une démarche d'affirmation interrégionale.

> LES CESR RHÔNE-ALPES ET PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR DÉPLORENT UNE PROCÉDURE D'INSTRUCTION NON ABOUTIE AU TERME DE 30 ANS DE DISCUSSIONS ALORS QUE L'ENCLAVEMENT DES ALPES DU SUD EST PRÉOCCUPANT

Les CESR Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur déplorent les lenteurs excessives de cette procédure étalée sur 30 ans et les reports successifs d'une décision ferme et définitive, au mépris des attentes d'un espace très enclavé.

Le désenclavement des Alpes du Sud se pose de manière récurrente depuis de très nombreuses années notamment au titre des percées alpines. L'enclavement est un facteur d'isolement par rapport aux riches régions voisines d'Italie du Nord.

Les territoires alpins exclus des grands courants d'échanges risquent d'être fragilisés par une mono activité touristique avec tous les risques afférents en termes de cohésion sociale.

> UNE DÉCISION DOIT ÊTRE PRISE SANS DÉLAI

POUR RÉALISER UNE LIAISON DE GRANDE QUALITÉ RÉPONDANT À SEPT OBJECTIFS :

1 Désenclaver les Alpes du Sud pour éviter la dégradation du potentiel économique local et offrir des opportunités de développement

Il devient stratégique de réduire de l'ordre de 30% le temps de parcours entre Grenoble, Sisteron et la haute vallée de la Durance.

La première activité économique, le tourisme, subit une baisse de fréquentation depuis quelques années dans les Hautes-Alpes, premier bassin touristique des Alpes du Sud (une réduction d'environ un quart de nuitées entre 1987 et

2004). Le temps de parcours est devenu un critère décisif pour le choix d'une destination dans un contexte très concurrentiel entre les espaces avec le raccourcissement constaté de la durée de séjour de la clientèle. Le développement d'une activité touristique étalée dans le temps est favorisé par la tendance des courts séjours.

Le désenclavement est également facteur essentiel de l'aménagement de ces territoires et du développement de leurs activités économiques, pour l'accès des populations aux services et à des emplois qualifiés.

2 Intensifier les échanges sillon alpin/ Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les aires urbaines du sillon alpin Genève-Grenoble, Aix-Marseille et Côte d'Azur font preuve d'une très forte capacité d'innovation, comme le montrent la carte des pôles de compétitivité et le choix du site de Cadarache pour l'implantation d'ITER.

Cette véritable opportunité de relance du développement économique et social implique un aménagement ambitieux du territoire entre les deux régions notamment pour leurs parties alpines et impose la réalisation rapide d'infrastructures de communication adaptées.

La liaison Grenoble-Sisteron fait l'objet pour les deux CESR d'une priorité nouvelle au titre de l'accompagnement de l'implantation d'ITER.



Sisteron - Photo CESR Provence-Alpes-Côte d'Azur

3 Améliorer les liaisons avec l'Italie

Les accidents du Mont Blanc et du Fréjus ont montré la fragilité des points de passage avec l'Italie. Il est donc nécessaire de réaliser en complémentarité :

- le projet Lyon-Turin, maillon manquant essentiel du réseau européen,
- la percée ferroviaire du Montgènevre, maillon essentiel de l'intermodalité avec le raccordement de l'autoroute jusqu'à la Bâtie-Neuve.

4 Ecrêter les pointes de trafic touristique estival et capter une part limitée des flux de transit longue distance hors été

Les trafics moyens mensuels des RN 75 et 85 connaissent actuellement de fortes fluctuations avec une pointe estivale dans un rapport de l'ordre de 1,8 par rapport au trafic moyen.

D'autre part, le trafic au Nord de Gap, même avec une hypothèse modérée d'évolution du PIB, augmenterait de + 50 % d'ici 2020.

Sans infrastructure nouvelle, ces routes connaîtraient en 2020 jusqu'à 220 jours de gêne par an dont environ 15 jours de saturation totale.

5 Permettre un désenclavement intrarégional de Provence-Alpes-Côte d'Azur et de Rhône-Alpes

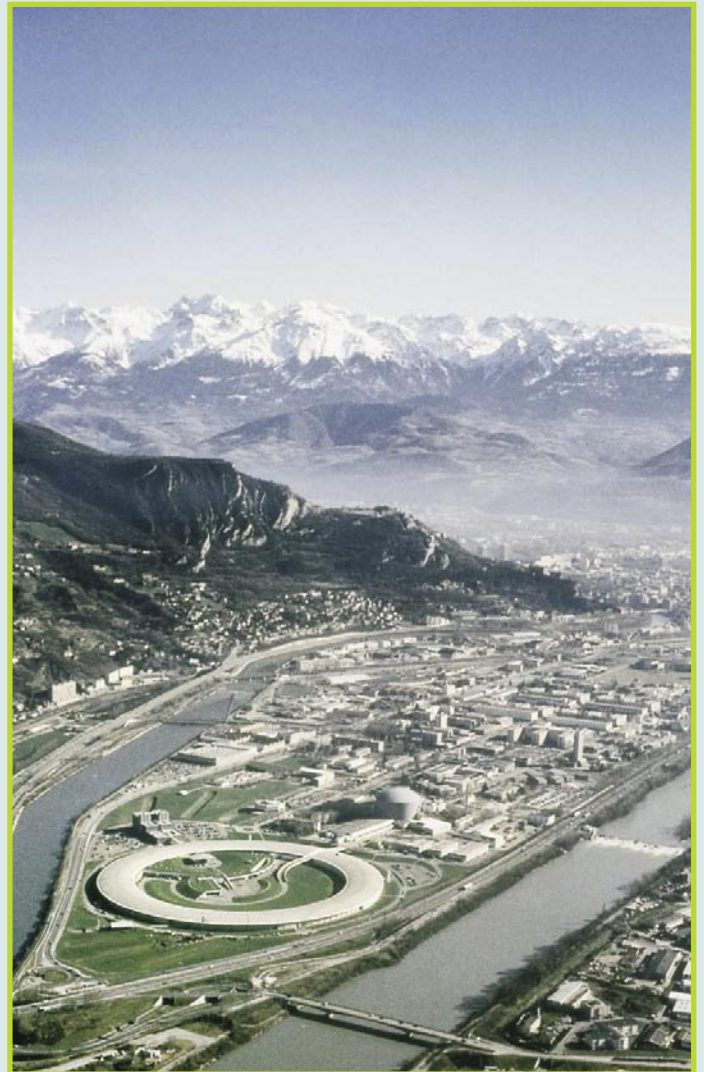
Une continuité d'itinéraire s'impose entre les Hautes-Alpes et le littoral via un barreau autoroutier Cadarache-Saint-Maximin.

De plus, il convient de créer des itinéraires continus comportant notamment le contournement de Grenoble, dont l'urgence est absolue.

6 S'intégrer dans une conception multimodale faisant une large place au ferroviaire.

Un effort sans précédent s'impose en faveur du mode ferroviaire compte tenu de l'évolution des contraintes environnementales et des problèmes énergétiques.

L'état actuel du réseau ferroviaire des Alpes du Sud (à voie unique, non électrifié, à gabarit réduit et avec des pentes importantes) se prête mal au transport des marchandises et à l'accroissement de manière significative de l'offre de services voyageurs, ce que les CESR déplorent.



Le Synchrotron, vue aérienne de Grenoble - Photo Région Rhône-Alpes

Pour répondre à une logique de rééquilibrage modal et de développement durable, il est primordial d'améliorer ce réseau, selon le scénario volontariste proposé, pour le fret comme pour les voyageurs.

Pour réduire la fragilité des passages alpins, il est nécessaire de réaliser une percée ferroviaire sous le col du Montgènevre, essentielle pour les relations Provence-Alpes-Côte d'Azur - Italie du Nord, en complément de la liaison européenne Lyon-Turin.

7 Prendre en compte dans les réalisations, de manière forte, les préoccupations environnementales des territoires traversés.

Il conviendra d'éviter le risque de déstructuration de l'activité agricole de certains territoires et de préserver les paysages et un milieu naturel très riche (zones humides, ZNIEF, ZICO...). De grandes précautions d'insertion et des compensations adaptées seront nécessaires.



➤ RECHERCHER DES SOLUTIONS DE FINANCEMENT INNOVANTES

La question du financement se pose dans un contexte beaucoup moins favorable depuis quelques années.

Les retards incombant à l'État sur son réseau routier, la fin de la procédure d'adossment depuis 1998 pour les autoroutes concédées, les incertitudes quant au financement futur des routes dont le transfert est prévu aux Départements, conduisent à solliciter plus fortement les collectivités territoriales dont les capacités contributives ne peuvent aller au-delà du raisonnable.

Il importe que l'État assume pleinement ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire, notamment au regard de la situation particulière des Alpes du Sud.

Les CESR Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes demandent qu'au vu du

passif de ce territoire, l'État s'engage :

- à inscrire ce projet dans les opérations prioritaires de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF),
- à consacrer un volume de crédits exceptionnels pour le projet,

➤ à conclure un contrat Etat/Région associant les collectivités territoriales et définissant les engagements respectifs,

➤ à rechercher toutes modalités réalistes de financement et un partenariat élargi.



Vue panoramique de l'intérieur de la machine Tore Supra équipée depuis 2002 des nouveaux composants face au plasma activement refroidis, capables d'évacuer 25MW de puissance injectée en continu. - Photo P.Fiet/CEA



Pour les CESR

Pour les CESR Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes, outre le contournement de Grenoble, il est primordial et urgent pour ne pas compromettre gravement l'avenir des Alpes du Sud et le rôle essentiel du raccordement à la Bâtie-Neuve, de traiter ce dossier de manière pragmatique, de prendre les décisions de réalisation, dès l'issue du débat public, et de s'y conformer.



Vue aérienne de Grenoble en hiver. - Photo Ville de Grenoble

Les cahiers d'acteurs sur la liaison entre Grenoble et Sisteron
Directeur de publication : Daniel Ruez
Réalisation graphique : ALYEN
Crédits Photos : CETEM - DRE PACA - Jean-Luc Abraini
Impression : SPOT Marseille - ISSN : en cours

Pour permettre les échanges d'arguments, la commission particulière publie des libres opinions qui n'engagent que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de prendre contact avec la commission particulière :

Maison de l'entreprise - 11, allée des Genêts - Parc d'activités de Sisteron Val de Durance - 04200 Sisteron
Tél. : 04 92 33 18 25 - Fax : 04 92 33 18 06 - Site Internet : <http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org>
Adresse courriel : contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org