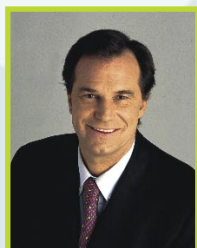


GROUPE UMP/UDF AU CONSEIL RÉGIONAL PROVENCE-ALPES- CÔTE D'AZUR

31 CONSEILLERS RÉGIONAUX
REPRÉSENTANT 6 DÉPARTEMENTS

AMÉLIORER LA LIAISON ENTRE GRENOBLE ET SISTERON : UN CHOIX INTER-RÉGIONAL, UNE PRIORITÉ NATIONALE



Renaud MUSELIER

Ancien Ministre,
Président du Groupe UMP-UDF
au Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Premier adjoint au Maire de Marseille

> CONTACT

Groupe UMP-UDF au Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Alexandre GALLESE
Secrétaire Général
27 Place Jules Guesde
13 481 MARSEILLE Cedex 20
Tél : 04 91 57 52 15 ou 04 91 57 52 23
Fax : 04 91 57 51 73

Depuis l'arrêt brutal décidé par le gouvernement JOSPIN - le 9 juin 1997 - de l'enquête d'utilité publique sur la réalisation d'une liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron, 8 ans se sont écoulés.

Le débat public auquel sont conviés l'ensemble des acteurs des Régions Rhône-Alpes et Provence Alpes-Côte d'Azur ainsi que chaque citoyen, est la dernière opportunité qui nous est offerte pour que soit enfin construit le "chainon manquant" d'un projet qui désenclave les "Alpes du Sud" ainsi que le "Sud Isère".

Bien au-delà, ce sont les synergies entre Lyon, Grenoble, Marseille et Nice, - métropoles régionales et plate-formes de transports multimodales majeures - qui seront enfin structurées et mises en réseau.

Ce "chainon manquant" d'une liaison à la fois inter-régionale et trans-européenne, est le complément indispensable à la voie ferrée Lyon-Turin ainsi qu'à la LGV Sud-Est.

Il constitue également un axe stratégique qui renforce le grand Sud-Est comme pôle majeur de l'Arc Latin et lui ouvre - via le Piémont et la Lombardie - les portes de l'Europe Centrale appelée dans les décennies à venir à être un des piliers de la croissance européenne.

Il nous appartient aujourd'hui d'exprimer à l'État ainsi qu'au maître d'ouvrage notre volonté de voir ce projet se concrétiser.

Il nous appartient aussi d'exprimer nos préférences et nos propositions sur le meilleur des scénarios. Nous entendons par là le plus favorable aux territoires et populations concernés par le projet présenté au débat public.

L'opportunité est enfin donnée de choisir pour construire.

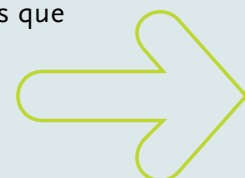
Nos choix doivent être clairement exprimés si nous ne voulons pas connaître sur ce projet les mêmes désillusions que que sur celui du Montgenèvre...

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron



> POUR LA RÉALISATION DU TRONÇON AUTOROUTIER MANQUANT DE L'A51

Quatre scénarios ont été étudiés. Deux portent sur l'amélioration ou l'aménagement des réseaux ferroviaires ou routiers existants, deux autres sur la jonction attendue de l'A51.

• Les deux premiers sont à exclure car ils ne semblent pas répondre aux impératifs de liaison rapide et ce pour plusieurs raisons :

L'amélioration du réseau ferroviaire :

➤ Ne peut qu'apporter un gain de 400 000 passagers alors que les besoins à l'échéance de 2020 - date prévue pour la mise en service - sont évalués à 6,7 millions de personnes.

➤ Pour être cohérent dans l'espace inter régional, il nécessite une électrification ainsi que le doublement des

voies, allant bien au-delà du tronçon prévu en direction de Marseille et éventuellement de Briançon. Le coût total en serait exorbitant.

Les aménagements des routes nationales 75 et 85

➤ Ceux-ci peuvent correspondre aux besoins actuels mais seront saturés à l'horizon 2020 malgré les efforts prévus en termes de sécurité routière.

• Les scénarios qui consistent à privilégier l'achèvement de l'A51, autoroute dont la construction a débutée il y a près de 25 ans, paraissent être les plus adaptés.

➤ Tout d'abord parce qu'ils sont cohérents avec un projet qui aux yeux de tous demeure inachevé.

➤ Ils sont ensuite une étape

nécessaire dans l'aménagement et la mise en réseau de nos territoires qui leurs donne leur attractivité dans une Europe des régions en profonde mutation.

➤ Ils sont enfin souhaités par l'immense majorité des populations des départements Alpains qui se sentent à juste titre les "laissés pour compte" du développement interrégional.

La Chambre de Commerce des Hautes Alpes décrit fort bien ce paradoxe :

"Ce département situé au carrefour de trois régions européennes parmi les plus dynamiques reste pourtant isolé et voit son développement précarisé au profit d'autres massifs - notamment en Région Rhône-Alpes - qui bénéficient d'infrastructures de communications adaptées."

> UN TRACÉ AU SERVICE DES TERRITOIRES

La réponse passe par l'achèvement de l'A51 par l'Est de Gap. Celui-ci permet :

➤ De doubler les flux entre Lyon et Marseille, ouvrant ainsi de nouveaux débouchés au grand Sud-Est,

➤ De réaliser une continuité autoroutière de la mer du Nord à la Méditerranée sans passer par Paris et la Vallée du Rhône,

➤ De relier la Région Rhône-Alpes et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur par les Alpes,

➤ D'irriguer les parties les plus faibles de ces deux régions : les Alpes du Sud et le Sud Isère,

➤ De desservir le département des Hautes-Alpes de façon équilibrée en son milieu valorisant ainsi les 90 % de son économie que se situe à l'Est de Gap,

➤ De desservir Gap, Préfecture des Hautes-Alpes, métropole des Alpes du Sud, seule ville de plus de 20 000 ha-

bitants entre Turin et Aix-en-Provence et entre Grenoble et la Méditerranée,

➤ De faire de Grenoble la capitale de toute les Alpes Françaises et pas seulement des Alpes du Nord,

➤ D'améliorer la relation Marseille-Turin.

➤ D'assurer une liaison rapide et sûre entre le pôle scientifique grenoblois et le pôle Cadarache-ITER.

Le Tracé Est et ses atouts

Le désenclavement des Alpes du Sud et du Sud Isère n'est possible que par le tracé Est.

En effet, le tracé par l'Ouest marginalise

complètement les Alpes du Sud qui appartiennent à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; mais paradoxalement, il ne présente pas de grand intérêt pour la Région Rhône-Alpes dans la mesure où il

n'irriguerait de la Drôme qu'une partie très difficile à relier à ses zones développées, par des cols très peu accessibles. Par contre, ce tracé est très pénalisant pour les Alpes du Sud sur un point, celui du tourisme. Le



tracé Ouest est un véritable aspirateur à skieurs, montpelliérains et marseillais pour la Région Rhône-Alpes et un "détournement" de ces derniers au détriment des propres stations de sport d'hiver des Alpes du Sud.

A l'inverse, le tracé par l'Est irrigue toutes les Hautes-Alpes et une partie des Alpes de Haute-Provence, dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que le Sud-Isère, dans la Région Rhône-Alpes (Corps, la Mure, etc...).

Créer un axe entre ces deux parties de régions, c'est leur donner une chance qu'elles n'ont jamais eu et qu'elles n'auront jamais plus alors que Grenoble, Lyon, Chambéry, Annecy, Valence, mais aussi Marseille, Aix, Toulon, Nice, sont dotées depuis longtemps d'infrastructures de ce type.

Un devoir de solidarité inter-régionale

Il faut donner leur chance aux Alpes du Sud et au Sud-Isère trop longtemps oubliées et négligées.

Enfin, les Alpes du Nord possèdent le premier réseau autoroutier de France après la région parisienne. Le TGV arrive au pied de leurs stations, elles disposent de grands aéroports tels que Lyon-St-Exupéry et Grenoble-St-Geoirs. Elles sont reliées à l'Italie par deux grands tunnels, le Mont Blanc et le Fréjus. Les Hautes-Alpes et les Alpes du Sud en général n'ont rien de tout cela.

Est-ce trop demander que de solliciter la possibilité de réduire à une heure d'autoroute (au lieu de 02h30 aujourd'hui) le temps nécessaire pour aller prendre le TGV à Grenoble ou de demander quelques kilomètres de plus dans la vallée de la Durance pour améliorer les relations entre Marseille et Turin ?

Pourquoi, avec le tracé par l'Ouest, marginaliser un peu plus les Alpes du

Sud et le Sud Isère accentuant gravement la facture déjà très importante qui existe entre ces deux massifs ?

Il n'est pas possible d'ignorer ces questions avant de faire un choix définitif.

Ne pas se tromper d'enjeu

Le tracé par l'Ouest constitue une grave erreur technique au regard de la circulation dans les Hautes-Alpes et en particulier dans la ville de Gap. Cette ville souffre de difficultés de circulation très importantes. Située au fond d'un bassin assez étroit, son rôle de ville centre attire chez elle de nombreux véhicules. Le tracé Ouest aggraverait considérablement cette situation.

Le tracé par l'Ouest obligerait tous les usagers qui viennent du Nord de la France ou de l'Europe par Grenoble et qui se rendent dans le Nord des Hautes-Alpes ou en Italie, à transiter par Gap après être descendus très loin en direction du Sud jusqu'à Aspres sur Buëch, apportant dans le bassin de cette ville son lot supplémentaire d'encombrements et de pollutions.

Inversement, avec le tracé Est, les usagers venant de Grenoble quitteraient l'autoroute au Nord de Gap, sans avoir à traverser cette ville et ayant économisé beaucoup de kilomètres (Col du Fau - La Bâtie Neuve par l'Est : environ 69 km Col du Fau - La Bâtie Neuve par l'Ouest : environ 92 km).

La solution par l'Est de Gap est donc non seulement la meilleure du point de vue de l'aménagement du territoire mais aussi la plus rationnelle du point de vue des flux de circulation dans la région.

L'environnement

Il convient de rappeler également que du point de vue de l'environnement les

deux tracés présentent des difficultés équivalentes. Toutefois, le tracé par l'Ouest nécessitera une longueur d'infrastructure à créer ou à aménager beaucoup plus importante puisqu'à l'autoroute par l'Ouest (80 km), il faut ajouter le tronçon de contournement de Gap : La Saulce - La Bâtie Neuve (23 km) ainsi que les deux barreaux de liaison : Aspres sur Buëch - La Bâtie Neuve et Clelles-Corps, alors que par l'Est, le tronçon de contournement n'est pas ajouté au projet puisqu'il en fait partie intégrante et que les barreaux de liaison ne sont pas nécessaires.

Les départements alpins disposent de multiples espaces naturels protégés ainsi que des Parc Naturels Régionaux. Aucune de ces zones n'est concernée par le tracé de l'A51.

Le tracé par l'Est de Gap nécessitera seulement 92 km d'infrastructures. Celui par l'Ouest exigerait 2 fois plus de travaux routiers et représenterait 185 Km d'infrastructures se décomposant ainsi :

Autoroute
Ventavon - Col du Fau :
80 km

Autoroute
La Saulce - La Bâtie Neuve :
23 km

Barreau de liaison
Aspres - Gap - La Bâtie Neuve :
42 km

Barreau de liaison
Clelles - Corps :
environ 40 km



Conclusion

Relier Sisteron à Grenoble, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur à la Région Rhône-Alpes par le massif alpin, deux tracés sont possibles, soit par l'Est de Gap, soit par Lus-La-Croix-Haute.

Sans ambiguïté le choix entre les deux tracés doit porter sur une réelle logique d'aménagement du territoire au service des populations qui y résident.

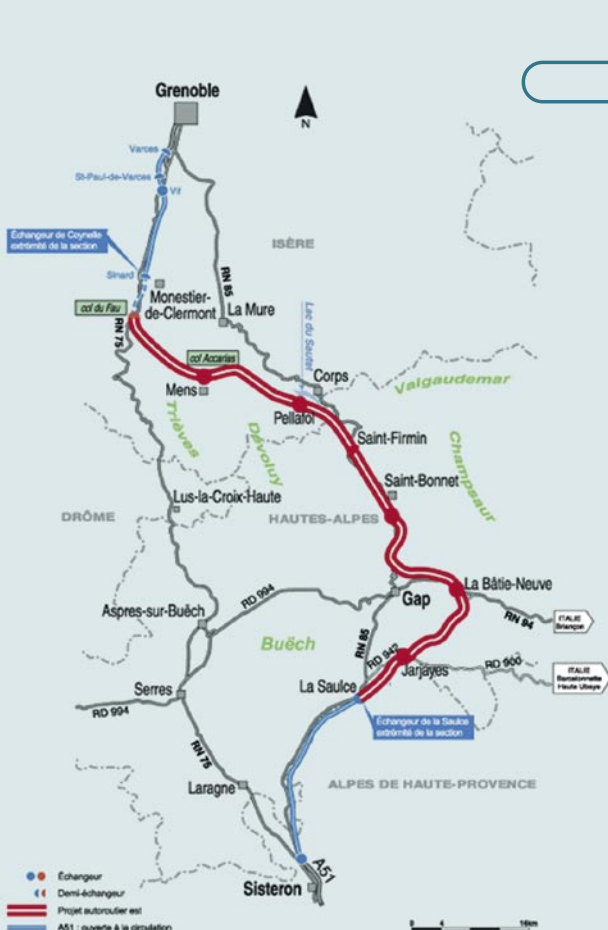
Très majoritairement elles se sont exprimées pour le tracé passant par l'Est de Gap.

Leurs attentes ont été relayées par les collectivités

locales et territoriales de notre Région ainsi que par les plus hautes autorités de l'État.

Il nous appartient aujourd'hui de faire démarrer et aboutir ce projet puisque l'État a réalisé et terminé l'autoroute Clermont-Ferrand - Béziers (A75) par le viaduc de Millau. Décidée en même temps que l'A51 il y a 18 ans et pour les mêmes raisons (délestage de la vallée du Rhône) l'une est achevée alors que l'autre doit l'être encore !

Pourtant, cela fait 12 ans que le tracé par l'Est de Gap a été décidé par le Ministère de l'Équipement.



Compte tenu de l'enclavement des Hautes-Alpes et du souci du développement équilibré et durable des territoires, le gouvernement, lors du CIADT du 18 décembre 2003, a exprimé sa préférence en faveur de cette solution par l'Est de Gap.

LE CONSEIL RÉGIONAL PACA EN FAVEUR D'UNE AUTOROUTE PAR L'EST DE GAP

Par 3 fois l'Assemblée Plénière du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est prononcée en faveur d'un tracé par l'Est de Gap.

La réalisation du tronçon Sisteron - La Saulce acquise, sous la Présidence Régionale de J.C. GAUDIN, notre institution a toujours demandé sans ambiguïté une liaison La Saulce - Le Col du Fau passant par l'Est de Gap.

Deux motions ont d'abord été votées le 15 décembre 1995 et le 18 décembre 1998 sur ce sujet en Assemblée Plénière. Puis un avis en faveur d'un tracé par l'Est de Gap a été adopté en Séance Plénière le 18 février 2000 devenant ainsi la position officielle de l'institution régionale toujours en vigueur à ce jour.

EXTRAIT DE L'AVIS DU CONSEIL RÉGIONAL PACA DU 18 FÉVRIER 2000

"Le Conseil Régional .../... décide :

- D'affirmer que la réalisation de la jonction autoroutière Grenoble-Sisteron (A51) est indispensable pour l'économie régionale.

.../...

- de donner un avis favorable à la réalisation de l'autoroute par le tracé à l'Est de Gap entre la Saulce et le Col du Fau. .../..."

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

N°Vert 0 800 286 096