

CHAMBRE RÉGIONALE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE RHÔNE-ALPES

A51 - MONESTIER DE CLERMONT - SISTERON : LE MAILLON MANQUANT D'UN AXE AUTOROUTIER NORD - SUD, GENÈVE / ARC MÉDITERRANÉEN DÉSENCLAVANT LES ALPES DU SUD

les **Chambres de Commerce
et d'Industrie Rhône-Alpes**

> CONTACT

Chambre Régionale de Commerce
et d'Industrie Rhône-Alpes

75 cours Albert Thomas
69447 Lyon cedex 03

Tél : 04 72 11 43 43

Fax : 04 72 11 43 62

E mail : crci@rhone-alpes.cci.fr

Site web : www.rhone-alpes.cci.fr

Dès les premières études de la liaison Grenoble - Sisteron en 1974, les entreprises, par la voix de leurs représentants des Chambres de Commerce et d'Industrie ont multiplié leurs interventions pour faire valoir l'intérêt économique et social de l'achèvement de cet axe Nord-Sud à l'Est de la vallée du Rhône, reliant le nœud autoroutier de Grenoble à celui d'Aix-en-Provence.

Pour les entreprises, il s'agit :

➤ d'assurer la continuité d'un itinéraire européen Nord-Sud, complémentaire à la vallée du Rhône,

➤ d'achever en France un réseau moderne de liaisons entre les grandes villes alpines sur les marges de l'arc alpin. Cette ceinture autoroutière du massif alpin, qui permet de mieux pénétrer au cœur du massif, existe de l'Autriche à la Côte d'Azur, à l'exception du maillon Grenoble - Sisteron,

➤ de renforcer le rayonnement de Grenoble et le développement de ses relations avec les Alpes du Sud et le littoral méditerranéen,

➤ de désenclaver les Alpes du Sud et l'arrière-pays Drômois pour

- améliorer l'accès légitime des populations aux services et aux emplois des bassins d'activités voisins.

- améliorer l'attractivité des stations touristiques été - hiver des Hautes-Alpes en vue de revitaliser l'économie des territoires traversés et

- intensifier les échanges entre Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Piémont via les Hautes-Alpes dans le cadre d'une approche multimodale.

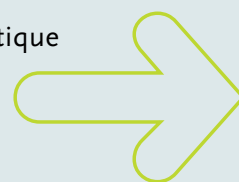
➤ d'écarter les pointes estivales du trafic touristique empruntant la vallée du Rhône.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron



> PARMIS LES QUATRE OPTIONS PROPOSÉES POUR SATISFAIRE LA DEMANDE DE DÉPLACEMENTS, DEUX SEULES RÉPONDENT AUX BESOINS D'UNE ÉCONOMIE MODERNE.

Le scénario ferroviaire volontariste proposé n'est pas à la mesure de la demande à un horizon de 20 ans et plus.

Pour intéressant qu'il soit, en complément du projet Lyon - Turin pour le fret, ce scénario ne peut être qu'une solution multimodale complémentaire au projet autoroutier A51 qui répond d'abord à un besoin de trafic de véhicules légers.

Le service ferroviaire offrirait une capacité supplémentaire de 3 à 400 000 voyageurs alors que 7 millions sont attendus sur les RN75 et 85 à l'horizon 2020.

L'aménagement des RN75 et RN 85 ?

Les CCI de Rhône-Alpes partagent l'analyse page 61 du document support du débat public :

> dans une hypothèse prudente d'évolution du PIB à 20 ans, les RN existantes devraient absorber une augmentation moyenne annuelle de +5 500 véhicules/jour, aboutissant à un triplement du nombre de jours de gêne (220 jours/an), et 15 jours de saturation totale.

> le scénario de modernisation de ces RN, utile pour la mise en sécurité du réseau, n'est pas à la hauteur du problème posé et n'améliorerait pas la distance - temps entre Grenoble et les Alpes du Sud.

> l'impossibilité d'aménager 2 fois 2 voies, sur un certain nombre de tronçons, rend ce projet inadapté à la qualité de services recherchée.

Un tel scénario renverrait à la problématique des itinéraires financés par les contrats de plan, dont on connaît les retards récurrents (RN88, Route Centre Europe Atlantique, etc...)

La solution à caractéristiques autoroutières s'impose.

Les CCI de Rhône-Alpes rappellent que la liaison Grenoble / Sisteron a deux fonctionnalités :

- Nord / Sud
 - Est / Ouest (désenclavement des Hautes-Alpes et de l'arrière-pays Drômois)
- > **La fonctionnalité Nord / Sud est mieux assurée par l'option autoroutière par Lus-la-Croix-Haute.**

L'avantage temps est de 12 mn par rapport au tracé par l'Est de Gap.

Cet itinéraire, le plus direct pour relier Grenoble à Sisteron, serait plus attractif pour détourner les trafics de la vallée du Rhône.

Cet itinéraire serait également plus efficace pour le désenclavement de la vallée du Buëch et de l'arrière-pays Drômois. Il présenterait également une réalisation plus phasable que l'itinéraire par l'Est de Gap et moins contraignante pour les terres agricoles.

- > **La fonctionnalité Est / Ouest est optimisée par le tracé à l'Est de Gap via La Bâtie-Neuve**

Ce tracé permettrait de répondre à la nécessité de réduire de 30% le temps

de parcours entre Grenoble et la haute vallée de la Durance.

Il sécuriserait et désenclaverait l'accès des stations été / hiver du Briançonnais, du Champsaur, de l'Ubaye, de l'Embrunais.

Il inscrirait Gap sur un axe performant et favoriserait l'aménagement d'une plateforme multimodale à Chorges en vue de la mise en place d'une autoroute ferroviaire Chorges - Oulx par un nouveau tunnel sous le Montgenèvre.

Ne pas confondre gestion du quotidien et politique d'aménagement

La montée des prix du carburant, susceptible d'infléchir à court et moyen termes la demande de transport, n'est pas un argument contre l'achèvement de l'autoroute A51.

L'A51 doit être réalisée au nom de ses effets structurants sur le Grand Sud-Est à l'échelle des décennies, effets qui perdureront et apporteront des services aux populations indépendamment du mode de propulsion des véhicules.



> LA PRIORITÉ

Les CCI Rhône-Alpes observent que le tracé par l'Est de Gap a une dimension d'aménagement du territoire qui mérite considération, notamment pour Gap et la vallée de la Durance.

Mais il se heurte à des difficultés de réalisations techniques (géologie et relief), à un coût estimé plus important (2,2 milliards d'euros contre 1,8 pour le tracé par Lus-La-Croix-Haute selon le maître d'ouvrage) et à des recettes de péages plus faibles du fait de son caractère moins attractif pour le trafic de transit.

Ces handicaps peuvent remettre en cause cette option s'ils sont vérifiés par les expertises à venir.

➤ Pour ces raisons les CCI de Rhône-Alpes expriment leur préférence pour le tracé autoroutier le plus direct au

Sud de Grenoble par Lus-La-Croix-Haute.

Considérant que l'option retenue devra dans tous les cas répondre à la desserte de Gap et de la Haute vallée de la Durance, les CCI de Rhône-Alpes préconisent que si l'option approuvée par le CIADT de décembre 2003 (Est de Gap) est remise en cause, il convient de ne pas abandonner le projet de liaison dans sa forme autoroutière.

Il importerait alors que le tracé autoroutier retenu par Lus-la-Croix-Haute soit complété d'un barreau de liaison modernisé entre Aspres-sur-Buëch et La-Bâtie-Neuve (mise à 2x2 voies du CD994 sur l'essentiel de son parcours) et un contournement de Gap par le Nord via la rocade prévue au Contrat de plan État-Région.

Consciente que l'opposition sans concession entre les deux tracés par Lus-la Croix-Haute ou par l'Est de Gap a pendant 30 ans servi d'argument ou d'alibi pour différer l'achèvement de cette liaison, les CCI de Rhône-Alpes demandent, quel que soit le tracé retenu :

- que le scénario choisi soit une liaison à caractéristique autoroutière,
- que la décision prise au terme du débat public, dans les plus brefs délais, soit, cette fois-ci, définitive et suivie d'effets,
- que le barreau autoroutier La-Saulce / La-Bâtie-Neuve (25 km) inscrit dans les deux variantes autoroutières soumises au débat public soit réalisé en tout état de cause.



Photo : CRCI Rhône-Alpes/ Claude Chardon

> VALORISER AU MIEUX LA FONCTIONNALITÉ DE LA LIAISON

La modernisation d'une liaison n'a d'intérêt que par la fonctionnalité supplémentaire apportée.

Pour offrir de nouveaux atouts économiques et améliorer les services aux populations,

l'achèvement de l'autoroute A51 doit

être complété, quel que soit l'itinéraire retenu par :

- le contournement de Grenoble,
- un débouché autoroutier vers le littoral Varois et la Côte d'Azur par un barreau Cadarache - Saint Maximin (A510),

➤ l'antenne de Digne (A585).

Ces équipements valoriseront très fortement la liaison Grenoble / Sisteron en augmentant le service offert, les utilisateurs potentiels et donc la rentabilité de l'ouvrage.



> 1974 - 2005 :

30 ANS DE PROCESSUS DE DÉCISION, OU DE NON DÉCISION ?

Hormis le tronçon d'Aix-en-Provence à Sisteron ouvert en 1988 et ses prolongements jusqu'à Coynelle au Nord et la Saulce au Sud, le tracé de l'A51 n'a cessé de faire l'objet de décisions et de remises en cause :

1974 : Premières études.

1987 : Inscription de l'A51 au Schéma Directeur Routier National comme autoroute prioritaire.

1992 : Le ministre Quilès décide le tracé par l'Est de Gap.

1997 : Le ministre Gayssot surseoit à l'enquête publique et décide la reprise des études par Lus-la-Croix-Haute, tracé confirmé par les Schémas de service collectifs transport en 2002.

2003 : Lors du CIADT du 18 décembre, le ministre De Robien annonce sa préférence pour le tracé par l'Est de Gap.

2004 : La Commission Nationale du Débat Public décide que le projet devra faire l'objet d'un débat public.

Plus de 30 ans auront été nécessaires (ouverture prévue en 2007) pour que soit opérationnelle la section Grenoble - Col du Fau, aujourd'hui ouverte jusqu'à Coynelle. Le contournement de Grenoble (rocade Nord avec ou sans tunnel sous Bastille et tangentielle Nord-Sud avec ou sans tunnel sous Vercors), maillon indispensable de la liaison A51, semble repoussé par les Elus locaux au-delà de 2020.

Les CCI de Rhône Alpes s'insurgent contre un tel processus qui conduit :

➤ à une perte de crédibilité des études et décisions de l'Etat auprès de l'opinion,

➤ à une perte d'attractivité des territoires concernés qui se traduira

progressivement par une rupture de la confiance des entreprises, puis par des arrêts d'activité et des délocalisations.

74% des entreprises interrogées estiment que la mauvaise qualité actuelle de la liaison Grenoble - Sisteron est un frein au développement de leurs échanges.

86% des entreprises estiment qu'une liaison autoroutière favorisera leur développement.

Enquête conjoncture CCI de Grenoble / Présences sept. 2005

La non décision a aussi un coût.

Reporter sans cesse l'achèvement de l'A51, c'est faire supporter aux entreprises et aux populations des surcoûts liés à leur situation d'enclavement.

Aussi on ne peut qu'être inquiet sur l'évolution de ce dossier, qu'attendent avec impatience les acteurs qui ont fait le choix de s'investir et d'investir sur ces territoires.

Au-delà des mots : "solidarité", "équité", "rééquilibrage" largement employés, ces acteurs attendent des faits

susceptibles de leur offrir une nouvelle dynamique pour la préservation et le développement des emplois.

Cette liaison autoroutière achevée est un atout dont les entreprises ne peuvent être privées.

Les acteurs économiques plaident sans équivoque pour sa réalisation.

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