

ASSOCIATION CONTRE LA TRAVERSÉE AUTOROUTIÈRE DU TRIÈVES

LIAISON GRENOBLE-SISTERON : POUR UNE SOLUTION NÉCESSAIRE ET SUFFISANTE

> CONTACT

A.C.T.A.T.
Association Contre la Traversée
Autoroutière du TRIÈVES

Siège social :
Mairie de Saint-Sébastien
38710 Mens

Renseignements :
François GUILLY
Vice-Président A.C.T.A.T.
19 allée des Mitailières
38240 Meylan
Tél. : 04 76 90 71 32
Email : guillyf@aol.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron

Notre association, fondée en janvier 1988, n'a cessé depuis cette date de contester le projet d'autoroute Grenoble-Sisteron particulièrement dispendieux, inadapté et traumatisant pour l'environnement et nous avons toujours préconisé et soutenu la réalisation de solutions alternatives.

Nous nous félicitons de l'ouverture, même tardive, d'un débat public, qui permet à chacun de s'exprimer de façon démocratique.

Notre contribution au débat vise :

1 A souligner que, depuis la décision de principe (1987) de réaliser une autoroute entre Grenoble et Sisteron, trois éléments fondamentaux du dossier ont évolué de façon considérable, discréditant la solution autoroutière :

- Évolution du trafic revue très fortement à la baisse.
- Coûts multipliés par deux.
- Abandon de la technique de l'adossement avec comme conséquence une participation financière de l'État passant de 0 à 1.650 millions d'euros (autoroute par l'Est de GAP).

2 A présenter ensuite les principaux arguments qui justifient la solution des aménagements des nationales 75 et 85.



> TROIS ÉLÉMENTS NOUVEAUX REMETTENT EN QUESTION LA SOLUTION AUTOROUTIÈRE

Concernant la liaison Grenoble-Sisteron, nous avons, avec d'autres : COJAM, FRAPNA Isère..., toujours contesté la solution autoroutière et préconisé des aménagements sérieux des nationales 75 et 85 ; nous avons également dénoncé la méthode utilisée pour imposer une solution contestable à l'ensemble de l'itinéraire, en particulier :

> Le "saucissonnage" du projet : tronçon Grenoble - col du Fau, puis au-delà...

...en contradiction avec la loi LOTI (décret d'application no 84-617 du 17 juillet 1984) art.3 : "Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues à l'article 2 (définissant la notion de grand projet d'infrastructure NDLR) s'apprécient au regard de la totalité dudit projet et non de chacune de ses tranches; l'évaluation prévue à l'article 4 doit être préalable à la réalisation de la première tranche".

...la réalisation commençant par le tronçon le plus "acceptable" (tronçon Grenoble-Vif) où le trafic est le plus important (trafic pendulaire journalier se superposant au flux de transit) pour lancer le mouvement et tenter de rendre la décision irréversible pour le reste de l'itinéraire.

> Le gel des aménagements des nationales 75 et 85

augmentant l'inconfort et la dangerosité de l'itinéraire surtout en période d'été, et suscitant la demande d'infrastructures performantes quelles qu'elles soient.

Au vu du dossier du débat public, nous constatons l'existence de 3 faits nouveaux par rapport aux éléments de décision initiaux qui, de notre point de vue, remettent en question la solution autoroutière :

1 Les prévisions de trafic sont revues très fortement à la baisse

L'un des principaux objectifs fixés à l'A51 par Michel Delbarre, le 23 décembre 1989, alors qu'il était Ministre de l'Équipement, était de : "Soulager l'autoroute de la vallée

du Rhône, en drainant une partie du trafic en provenance de la Suisse et de l'Europe du Nord".

Le surdimensionnement de l'infrastructure serait rendu nécessaire car, jouant le rôle de déversoir de l'autoroute A7 (dans la vallée du Rhône), l'A51 recueillerait de ce fait un trafic supplémentaire important : "Quitte à prendre des mesures tarifaires incitatives ou à fermer un certain nombre d'accès sur la vallée du Rhône" (propos de Mr Leyrit, directeur national des routes - D.L. du 3/02/91).

C'est pourquoi les objectifs initiaux d'écoulement de trafic étaient ambitieux : 22800v/j en moyenne annuelle à l'horizon 2010 (prévision faite en 91).

Cependant, déjà à cette époque, ce point de vue n'était pas partagé par tout le monde :

➤ Citons Mr Jean Gaillard directeur de la société SCETAURROUTE - Maître d'oeuvre des sociétés concessionnaires - qui déclarait dès 1988 : 'Dans la perspective de l'an 2000, le doublement de l'A7 est nécessaire car Grenoble-Sisteron, voire l'autoroute du massif central, ne servent pas d'alternative à l'A7 (DL du 08/04/88)

➤ La Cour des Comptes, dans son rapport annuel 90, partageait ce point de vue :

"En outre, il n'est pas exclu que l'augmentation du trafic n'aboutisse à la saturation d'axes majeurs tels que l'A1, l'A7, l'A8 et l'A9, dont l'élargissement ou le doublement deviendrait alors inévitable. Il est donc à craindre que co-existent, dans un avenir relativement proche, des dérivations d'aménagement du

territoire, axes secondaires non rentables, et des autoroutes principales engorgées qu'il faudra élargir d'urgence au prix d'un nouvel alourdissement des investissements autoroutiers et d'une aggravation de la situation financière des S.E.M..." (p.234)

Le dossier du débat public met en évidence que l'objectif de délester l'A7 de façon significative est désormais abandonné puisque le trafic de report de l'A7 sur le projet A51 par l'est de GAP n'est plus que de 2800 v/j (moyenne annuelle) à l'horizon 2020 soit environ 3,5% du trafic attendu sur l'A7 à ce même horizon !

Ce qui a comme conséquence de réduire très sensiblement le trafic prévu à l'horizon 2020 sur le projet d'autoroute par l'Est de GAP : **14000 v/j**, à rapprocher des **22800 v/j** prévu à l'horizon 2010 en 1991. (cf tableau ci-après)

➤ **De ce fait le projet d'autoroute, qui était déjà contestable, devient à notre avis tout à fait surdimensionné.**

En effet, dans le cas où la solution choisie serait l'aménagement des nationales existantes, le trafic attendu sur les nationales serait de 8400v/j (RN75) et 5700 v/j (RN85) à l'horizon 2020, ces trafics peuvent aisément s'écouler sur des nationales convenablement aménagées (crénaux de dépassement, contournements d'agglomération...) sachant que l'A480 à la hauteur de Comboire, écoule plus de 60.000 v/j (certes il s'agit d'une 2 fois 2 voies mais écoulant un trafic plus de 6 fois supérieur au trafic attendu sur la RN qui serait la plus chargée).



Nombre de véhicules/jour (moyenne annuelle)

	Constat 1985	Prev faite en 1991 pour horizon 2010	Prev faite en 2005 pour horizon 2020 (autoroute Est Gap)	Prev faite en 2005 pour horizon 2020 (aménagement des RN)
N75	3400	2100	2900	8400
N85	4100	2300	2600	5700
A51		22800	14000	0
A7	36900	65000	81200	84000

2 Les coûts initiaux ont pratiquement doublés (autoroute par l'Est de GAP)...

A l'origine, le coût global de la solution autoroutière avait été fortement sous-évalué (5.840 Millions de francs 86, soit environ 1.260 Millions d'euros 2005) Cette estimation initiale des coûts avait été faite sur la base d'une étude préalable réalisée par une société concessionnaire, l'Escota, et non par les services spécialisés de l'Etat. C'est cette estimation qui avait été prise en compte lors de la prise de décision initiale.

Cette première estimation est devenue complètement caduque :

Coût du tronçon col du Fau /La Saulce: 2192 millions d'euros auquel il faut rajouter : le coût du tronçon Grenoble/ Col du Faux + La Saulce-Sisteron : plus de 500 millions d'euros, soit un total de plus 2.600 millions d'euros.

➤ **Le coût global de la solution autoroutière est maintenant multiplié par 2.**

3 ...Alors que la participation financière de l'État et des collectivités locales sur le tronçon restant à réaliser (autoroute par l'Est de Gap), qui était nulle, passe à 1.650 Millions d'euros !

...Suite à l'abandon de la technique (discutable) de l'adossement permettant à la société concessionnaire de financer seule la réalisation de l'infrastructure, au profit d'un financement de l'ouvrage à hauteur de 75% par l'Etat et les collectivités locales.

Ces 3 faits nouveaux, même considérés isolément, remettent radicalement en cause la solution autoroutière initialement choisie.

"Dans le cas où une tranche fait l'objet d'une modification qui remet en cause l'économie générale du projet, il est procédé à une nouvelle évaluation". (décret d'application de la loi LOTI no 84-617 du 17 juillet 1984) art.3

Et ceci sans parler des coûts annexes qui devraient être pris en compte dans l'évaluation financière du projet, en particulier ceux induits par un renforcement de la traversée de Grenoble. Citons à ce sujet la Cour des Comptes :

"Les schémas routiers nationaux omettent des aspects essentiels de la politique routière. Les tronçons de courte distance en sont exclus, ainsi que les traversées d'agglomérations et contournements urbains qui pourtant soulèvent de grandes difficultés et constituent des éléments essentiels de l'infrastructure d'ensemble." (rapport annuel 92 p.27)

"En toute rigueur, le calcul de la rentabilité économique et financière devrait intégrer les dépenses indirectes liées à la construction des autoroutes et à l'afflux de trafic qui en résulte dans les zones agglomérées". (rapport annuel 90 p.234)

Il doit falloir des calculs compliqués avec des hypothèses sophistiquées pour amener le rendement économique de l'infrastructure à un niveau raisonnable ! (Rendement qui dans les hypothèses initiales était déjà très faible).

D'autres questions se posent :

➤ Pourquoi la France ratifie-t-elle la convention Alpine... mais s'empresse ensuite d'en exclure de son champ d'application le projet Grenoble-Sisteron ?

➤ Pourquoi le lancement du débat démocratique a-t-il été si laborieux ? :

Lorsque J.L.BIANCO, en son temps, établit une CIRCULAIRE précisant la procédure de mise en oeuvre de la loi LOTI et de son décret d'application (circulaire no 92-71 du 15 décembre 1992), instaurant un débat démocratique similaire au débat en cours, il précise que cette procédure s'appliquera à la liaison Grenoble-Sisteron, dans le cadre plus général de la liaison Dijon-Aix en Provence.

Son successeur B.Bosson le confirme, et une convocation du Préfet de Région parvient à la FRAPNA Isère pour participer à la réunion permettant d'initialiser la procédure... la convocation à peine émise, cette réunion est repoussée sine die.

...Il faut attendre la loi Barnier, créée en 95 pour que la procédure actuelle de débat public soit instituée, et attendre 2005 pour qu'elle soit appliquée au projet Grenoble-Sisteron.

Si on se félicite que le débat ait finalement lieu...

...Pourquoi le Ministre des Transports a-t-il cru nécessaire de peser fortement sur le contenu du dossier présenté au débat en exprimant son choix pour la solution autoroutière par l'Est de Gap, dévalorisant d'emblée les autres solutions ? Considère-t-on ce débat comme simplement formel, et destiné à se prémunir contre d'éventuels recours lors de la DUP ?

➤ **Alors qu'une remise en cause radicale de la solution initiale autoroutière nous paraît s'imposer, pour les raisons évoquées ci-dessus.**

➤ PLAIDOYER POUR LES AMÉNAGEMENTS DES RN75 ET 85

De nombreux facteurs plaident en faveur d'un aménagement des nationales 75 et 85 ; ils ont été largement développés par ailleurs, rappelons en quelques-uns :

➤ **Coût bien plus faible pour la collectivité** facilitant grandement son acceptation et sa mise en oeuvre (600 Millions d'euros au lieu de 1.650 Millions d'euros pour l'autoroute par l'est de Gap) soit près de 3 fois moins.

Pour prendre conscience de l'énormité de l'écart entre ces deux coûts (1000 millions d'euros), il est intéressant de le rapporter à la population totale du territoire Gapençais (70.000 habitants) : $1000.000.000/70.000 = 14.285$ euros par habitant (soit plus de 90.000F/habitant).

Cela ne mérite-t-il pas réflexion ? Ne faudrait-il pas plutôt affecter tout ou partie

de ce montant à des investissements plus utiles : amélioration des réseaux secondaires irriguant en profondeur les régions traversées, développement des transports en commun plus économes en énergie, transfert sur le rail des transports de marchandises... ?

➤ **Capacité d'écoulement suffisante :**

(cf raisonnement développé ci-avant)

•••

➤ **Effet d'irrigation plus important que la solution autoroutière** (dont le nombre d'échangeurs est nécessairement limité), effet de drainage moins élevé, effet aspirateur de trafic plus limité, impact négatif sur les régions traversées, à vocation essentiellement agricole et touristique, minimisé...

...Alors que l'impact d'une autoroute sur l'aménagement du territoire est sujet à caution, citons la Cour des comptes (rapport 92 sur le programme autoroutier) "La relation de cause à effet entre infrastructures routières et aménagement du territoire est **toujours** invoquée : elle est rarement théorisée, en tous cas **elle n'est pas clairement établie**... La fréquence de l'argumentation, avant réalisation, a pour contrepartie la faiblesse de la preuve quantifiée, après réalisation." (P.67)

- Une étude (TERSUD) avait été lancée dans le passé pour "suggérer des pistes de valorisation de cette infrastructure (A51)". Concernant son impact sur l'économie Gapençaise, ses conclusions étaient pour le moins mitigées :
"L'aménagement autoroutier n'a pas d'effet positif automatique sur le développement économique de la région traversée" (p.37)
"L'A51 est dans le cas le plus défavorable où l'infrastructure précède le développement économique." (p.47)

- Les effets négatifs sont nombreux: - effet "tuyau étanche" : perte de touristes (p.63), - délocalisation autour des échangeurs, "désertification progressive des secteurs ruraux au profit de l'aire gapençaise" (p.74), fermeture de services publics et privés ("allez à Grenoble ou Marseille") (p.59).

Pour éviter ces effets pervers, le rapport suggèrerait de développer les routes (cf p85) et le fer, avec le ferroutage, en incitant la SNCF à "prendre le train en marche" !! (p.86)

L'autoroute ne peut être "l'outil principal d'un projet de développement" (p.77). "Il ne peut être qu'un prétexte" (p.60)...

➤ **Incertitudes techniques (donc financières) moins importantes.**

➤ **Coûts globaux d'entretien moins importants** : 2 axes à entretenir au lieu de 3 (déneigement l'hiver car parcours montagneux, trafic sur les échangeurs généralement trop faible pour en assurer la rentabilité, ouvrages d'art sous surveillance dont on admet que leur pérennité ne soit pas assurée suite au contexte géologique défavorable)...

➤ **Concernant la sécurité**, l'autoroute est effectivement plus sûre qu'une route nationale, mais à ce compte il faudrait transformer les 800.000 km du réseau routier français en autoroutes, plus

sérieusement ne faudrait-il pas sécuriser au plus tôt les nationales existantes ?

Remarquons aussi que, dans l'hypothèse d'une solution autoroutière, les nationales continueraient probablement de recevoir un trafic plus important que prévu (fuite des péages surtout dans un contexte économique difficile). Ainsi, sur Grenoble - Valence, le total du trafic sur les 2 nationales parallèles est à peu près égal au trafic sur l'autoroute ; si l'on transpose cette situation sur Grenoble-Sisteron à l'horizon 2020 on pourrait s'attendre à environ 10.000 v/j sur l'ensemble des deux nationales et le même trafic sur l'autoroute.

➤ **Mise en œuvre progressive** permettant d'obtenir plus rapidement des améliorations significatives des conditions de circulation et dynamisant, **sans attendre 2020**, l'activité économique (s'inspirer par exemple des aménagements progressifs réalisés sur l'itinéraire Bourg-Lons le Saunier-Besançon-Vesoul...).

➤ Enfin, cette solution fait mieux face aux importants éléments d'incertitude concernant en particulier l'impact de la raréfaction prévisible des ressources énergétiques sur l'évolution des trafics... et laisse à nos enfants plus de latitude lorsqu'ils auront à décider plus tard de leur avenir au vu de l'évolution de la situation.

Conclusion

Nous estimons que l'ensemble de ces éléments militent en faveur des aménagements des nationales 75 et 85 et discréditent la solution autoroutière.