

Liaison Grenoble Sisteron

Vendredi 22 Juillet 05

Marie Odile NOVELLI

Vice Présidente du Conseil Régional

(solidarités, logement, foncier, politique de la ville)

Présidente des Verts de Meylan

A

Commission du Débat Public

Permettez moi tout d'abord de saluer l'avancée démocratique que constitue la mise en place du débat public sur la liaison Grenoble Sisteron.

Celle ci est le fruit d'un long cheminement depuis la LOTI (loi d'orientation sur les transports intérieurs*) qui prévoyait " la participation de tous les intéressés" à une "politique globale des transports". Intention louable, mais non appliquée. La loi Bouchardeau, puis les méthodes de gouvernance d'aménagement du territoire impulsées par les ministres J L Gayssot et D.Voynet, le rapport Brossier, etc....ont été quelques unes des étapes de l'évolution dont le projet soumis à débat public aujourd'hui est l'aboutissement .

Ce projet, dont la consultation se déroule sur une durée non négligeable, intègre clairement plusieurs objectifs (l' amélioration de la fluidité des circulations Nord Sud, et la desserte des territoires alpins actuellement mal irrigués) , et présente plusieurs solutions : autoroute par l' Est de Gap, et par l' Ouest de Gap, aménagement des deux nationales existantes...

C'est une réelle évolution.

Il également utile de souligner, en préambule, que la longue gestation du projet de la "liaison Grenoble Sisteron " (trente ans), la valse hésitation dont elle fait encore l'objet, est significative. Elle n'est pas le fruit du hasard. Cette liaison (auto)routière, si elle se réalise, sera extrêmement compliquée et onéreuse. On peut raisonnablement estimer que si le projet était techniquement fiable et économiquement rentable, il y a longtemps qu'il aurait vu le jour.

Concernant le fonds du dossier, le périmètre et le choix des tracés soumis à avis, je souhaiterais vous faire part des remarques suivantes :

I. Il m'apparaît que le choix des tracés est fonction de flux de circulation dont la saisonnalité n'est pas prise en compte

Les flux retenus pour "les circulations Nord Sud " sont des moyennes . Elles n'intègrent pas les importantes fluctuations estivales : pourquoi ? L'essentiel des déplacements Grenoble Sisteron a pourtant lieu durant les 2 mois d'été, période très particulière.

Haroun Tazief , le vulcanologue Grenoblois, illustre ceci en disant que l' A51 était une autoroute uniquement prévue pour "permettre aux vacanciers de bronzer idiot". Ce n'était pas qu'une boutade.

2. La "liaison Grenoble Sisteron n'est pas appréhendée dans l'intégralité de ses fonctions.

Considérer que l' A51 n' a pas de fonction de traversée alpine, ni de composante des circulations de l' arc Rhin-méditerranée, ne me semble pas une vision réaliste□

Il faut dire que le projet soumis au débat ne porte que sur l' A51, alors qu'il est inséparable de l' A48 Ambérieu Grenoble (l'un justifiant chaque fois l'autre). La vision qui nous est donnée n'est donc pas complète.

Lorsqu'on l'envisage le projet dans sa globalité, l'axe Dôle Ambérieu Grenoble Sisteron (Méditerranée) se dessine très clairement. Les conséquences de la création de l' A51_ A48 ne sont pas les mêmes dans ce contexte.

Il en va de même pour l'arc alpin :

Exclure l' A51 des traversées alpines, n'est pas non plus une vision réaliste comment empêcher les camions et véhicules de passer par les Alpes depuis Marseille via Grenoble, pour ensuite se rendre à Chambéry et Genève, par exemple ?

On n'enferme pas les flux, par définition. Ce n'est pas parce qu'on borne une autoroute (ex, au hasard, St Etienne- Lyon) que les camions partis de St Etienne s'arrêteront à Lyon.

Pour cette raison, il faut (me semble-t-il) avoir conscience que la fonction explicite de l' A51 est bien le délestage du trafic Nord Sud, mais que sa fonction annexe implicite est transalpine, de la méditerranée au tunnel de fréjus, et à Mulhouse. Le rapport Brossier le sous-entendait du reste.

3. Les conséquences environnementales des transports.

A l'heure où nos voisins Suisses et Allemands, pour des raisons environnementales et de santé publique, ne veulent plus de camions dans les Alpes, et s'en sont donné les moyens, à l'heure où la population Savoyarde et haut savoyarde refuse la réouverture et l'extension de tunnels routiers, où les habitants des grandes agglomérations, comme Grenoble, citent la pollution en tête des identifiants de leur ville, il est essentiel de prendre en compte sérieusement ces questions.

Ce n'est pas le cas dans le rapport.

Nous savons pourtant (les études ne manquent pas) combien les vallées alpines sont un lieu spécifique, particulièrement sensible à la pollution en raison des faibles possibilités de dispersion de la pollution, de la présence fréquente d'inversions thermiques, et de la fragilité des écosystèmes rencontrés.

Nous savons également, que la surmortalité liée aux pollutions causées par les transports existe : elle a été mise en évidence par un certain nombre d'études dont celle d' ERPURS et de l'institut de veille sanitaire, qui montre notamment l'existence d'une relation de cause à effet entre la pollution atmosphérique et la mortalité respiratoire et cardiovasculaire.

Nous savons également , enfin, que les voitures et les camions sont responsables d'un tiers des Emissions de Gaz à Effet de Serre....

Le document est clairement insuffisant sur toutes ces questions.

□

4. Le rôle de la "liaison Grenoble- Sisteron " dans l'aménagement du territoire.

Quel est le rôle des autoroutes dans le développement équilibré et durable des territoires traversés ?

On est passé d'une vision monolithique, où l'autoroute était la solution, le remède à tous les problèmes supposés de développement, (le mal identifié étant " l'enclavement") à une vision

nuancée.

Pour autant, l'idée que la création de voiries qu'on emprunte pour parcourir le plus rapidement possible de grandes distances n'incite pas à s'arrêter dans le pays traversé, n'est pas encore une évidence partagée. Et pourtant ...Lorsque les centres commerciaux ou artisanaux des grandes villes ne sont plus qu'à 15 minutes des villages et bourgs, la concurrence risque fort de jouer dans un sens défavorable à ces mêmes bourgs.

Enfin, dans l'arbitrage à rendre entre les différents usages concurrents du foncier, de plus en plus rare et cher, les autoroutes jouent un rôle car elles consomment une part non négligeable de la surface agricole (10ha/km² en moyenne en zone de montagne). Il n'est pas inutile de rappeler que nous assistons chaque année à une disparition alarmante des exploitations agricoles, que les jeunes agriculteurs souhaitant développer une agriculture respectueuse de l'environnement ne trouvent pas de terrain accessible, et que la demande de repas biologiques dans les cantines ou collectivités ne peut être satisfaite (malgré le caractère rentable de ce type d'agriculture ou élevage).

5. Plus précisément : peut-on concilier les deux objectifs que sont le délestage des circulations Nord Sud (A7) et le désenclavement des bourgs et villages "mal irrigués" ?

Les objectifs politiques et sociaux contradictoires ne sont pas toujours conciliables . Je crois qu'il faut avoir le courage et l'honnêteté de le reconnaître.

Nous sommes bien devant un choix à faire :

améliorer la desserte intérieure , de Gap et de Sisteron, sécuriser les deux nationales et améliorer accessoirement à la marge la traversée Grenoble- Sisteron, ou faciliter le transit Nord Sud (plus Rhin méditerranée, plus celui de l'Arc alpin). en le faisant passer par la cuvette Grenobloise .

Dans ce cas, Grenoble est asphyxiée, il faut rajouter une voirie supplémentaire, la coûteuse TNS omise du reste au dossier, mais Gap ou Sisteron sont rapprochées des pôles Marseille Grenoble. (Un peu rapprochées : le gain de temps est assez mineur). Seule une des 2 nationales sera délestée. Laquelle : celle de Grenoble-Gap ou Grenoble-Sisteron ? Comment être "juste" ?

6 Les coûts :

Si l'on prend en compte le coût global de l'autoroute (A48 , et Traversée Nord Sud Grenobloise = TNS) , le coût est d' environ 8 milliards d'euros. C'est considérable.

.Mais qui paiera ?

L' Etat devra la financer à 75% environ.

Est ce sérieusement envisageable ?

7. Les alternatives :

-Les tracés sur lesquels il est proposé de procéder à des aménagements (la RN75 et la RN85) sont les plus simples et les moins onéreux. Pour autant, il faut l'impatte sur l'aménagement souhaitable d'autres routes nationales : outre Gap, il faudrait citer aussi la route de Briançon, depuis Gap et Grenoble., qui est également un trajet important à sécuriser.

8. Le transfert modal

-La question peut être posée, également, d'un axe ferroviaire complémentaire au Lyon Turin de Marseille à Turin par le Mont Genève. Si PACA s'engageait à améliorer la partie

rail, (ce qui est une nécessité) la réalisation de cet axe -dont le tunnel du Mont Genève, estimé à 2 Milliards d'euros-, permettrait aux régions Rhône Alpes et PACA d'avoir une politique de transports dignes de ce nom. C'est faisable. Et, pour le coup, c'est une vraie politique globale des transports

L'enjeu aujourd'hui, est de réaliser un vrai transfert modal sur le rail. Ceci implique le refus de nouvelles voies ou de nouvelles percées alpines. C'est ce que sous entendait le protocole transport de la convention alpine, qui spécifie que ne peut avoir lieu aucune création engendrant de nouveaux flux. C'est du reste si clair que le sénat, inquiet, a déposé récemment un amendement excluant de ce protocole l' A51.

Pour conclure

alors que toute construction routière à grand gabarit appelle un surcroit de circulation, constatation jamais démentie par les faits, et que le financement des autoroutes par l' Etat devient aléatoire (elles seront notamment financé, selon le gouvernement, par les contraventions des automobilistes surpris en flagrant délits d'excès de vitesse par les radars de Mr Sarkosi), qu'un certain nombre d'inconnues pèsent sur la réalisation de ces éventuels ouvrages (coût du pétrole dissuasif dans l'avenir, difficultés techniques importantes pour sécuriser l'ouvrage) il convient de choisir soigneusement mais résolument les objets d'investissement de l'argent public.

La mise en place de véritables alternatives ferroviaires durables, évoquée plus haut, la sécurisation des traversées alpines existantes, c'est à dire la RN75 et la RN 85 mais aussi les RN92 et 94 (Briançon), un aménagement durable des territoires des Alpes (en lieu et place du choix aléatoire et arbitraire d'un tracé plutôt qu'un autre), tout cela dans le souci de l'usage économe de l'argent public , voilà qui constitue à mon sens un vrai projet de développement durable pour Rhone Alpes et PACA. Il faut donc refuser les deux autoroutes pour aménager et sécuriser les voiries, favoriser le développement local , et le transport par rail. Cet investissement moins onéreux (le projet autoroutier d'ensemble A51 représente aujourd'hui environ 8 milliards d'euros), il sera mieux réparti, plus équitable, et surtout utile à bien plus long terme.

Autant il est peu intéressant pour les deux régions d'accueillir à bras ouverts les camions venus d'Autriche ou d' Allemagne à destination de l' Espagne, autant il est ambitieux, utile, indispensable, d'investir à long terme dans des véritables alternatives modales, routières, et surtout ferroviaires.

Souhaitons de tout cœur à Rhône Alpes et PACA, d'être judicieusement appuyées par les pouvoirs publics , et de pouvoir faire de leurs territoires , des régions exemplaires dans ce domaine.

Marie Odile NOVELLI

NB LOTI du 30 décembre 19982

extrait de l' article 4

L'élaboration et la mise en œuvre de la politique globale des transports sont assurés conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique avec la participation de tous les intéressés.

