

AMÉLIORER LA LIAISON ENTRE GRENOBLE ET SISTERON

DÉBAT PUBLIC • JUIN-OCTOBRE 2005



**Vous avez des interrogations,
des idées, des suggestions...**

- **L'amélioration du réseau des transports peut-elle contribuer au développement des Alpes ?**
- **Pourquoi faire une autoroute entre Grenoble et Sisteron ?**
- **Comment concilier préservation de l'environnement et construction d'une infrastructure ?**
- **Combien coûtent les projets et qui les finance ?**

... venez débattre



Synthèse du dossier du débat



Améliorer

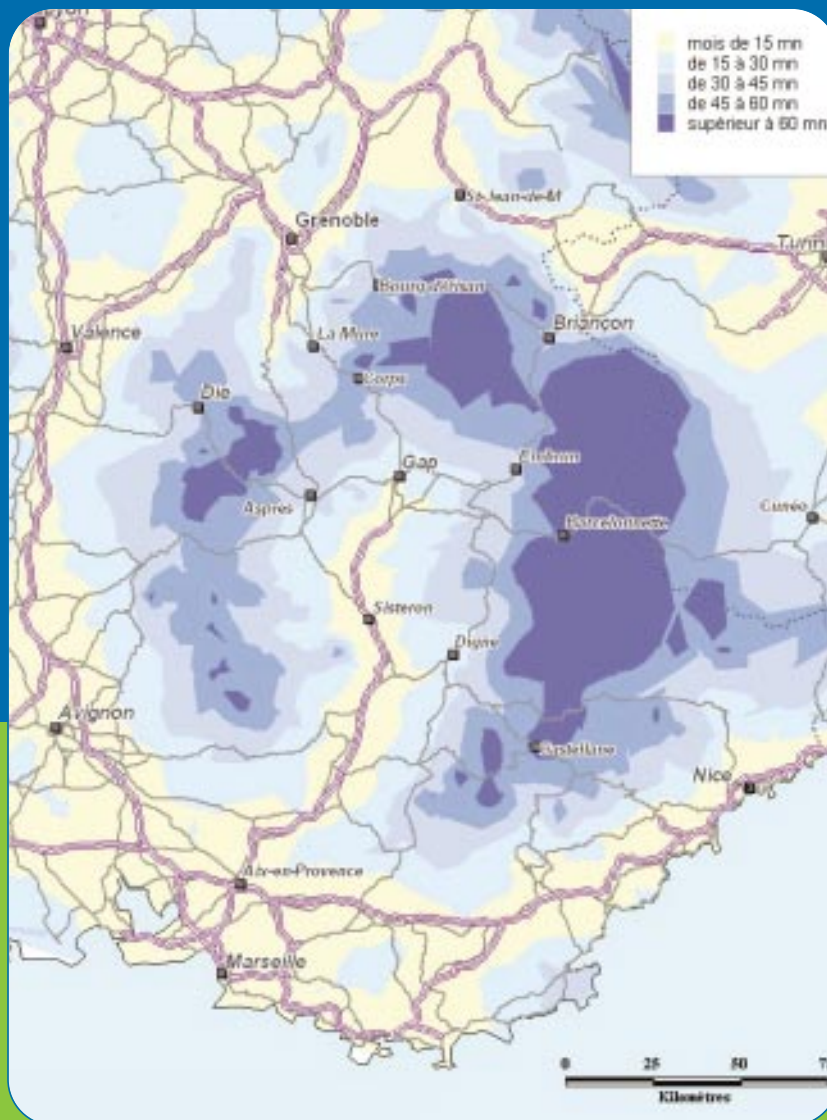
Temps d'accès à une autoroute

Faciliter les déplacements nord-sud dans les Alpes

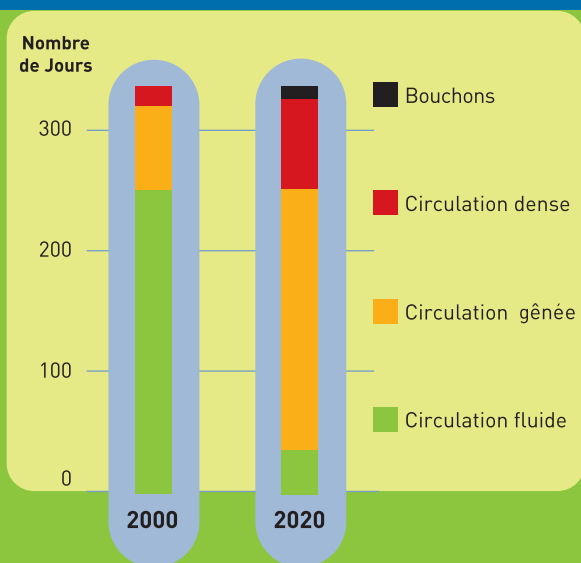
Les véhicules empruntant les RN75 et RN85 traversent les Alpes du nord au sud. Un grand nombre de ces déplacements est lié aux échanges entre Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, deux régions très peuplées et dont la population augmente plus que la moyenne française.

Améliorer les conditions de circulation et de sécurité

Déjà difficile pendant un tiers de l'année, la circulation sur les RN75 et RN85 aura augmenté d'environ 50 % dans moins de 20 ans. À cette échéance, la circulation sera chaque jour de l'année aussi importante qu'aujourd'hui en juillet et en août.



Une grande partie du territoire des Hautes-Alpes est à plus de 45 minutes d'un accès autoroutier.



... tout en préservant

L'environnement des territoires concernés par le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron est d'une grande richesse pour les habitants, leur cadre de vie et leurs activités.

Cette richesse engendre une responsabilité collective pour sa préservation.

La pollution de l'air, les risques et le bruit constituent les principales préoccupations des riverains d'un grand projet de transport. Ces préoccupations sont d'autant plus importantes dans un milieu sensible comme la montagne.

Elles seront prises en compte à chaque étape du projet, depuis le choix de la solution jusqu'à la réalisation des travaux.



Cœur du village de Serres



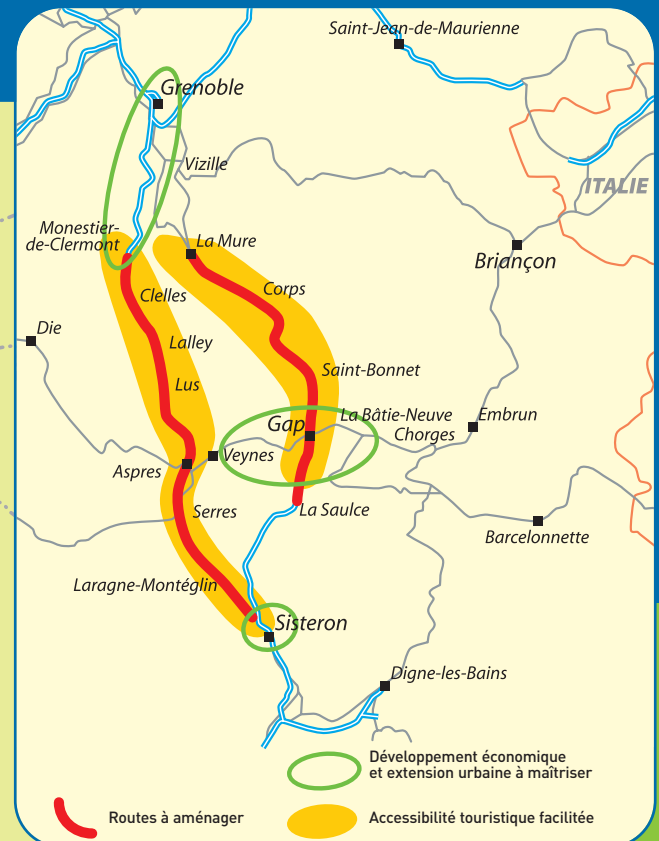
Aménager les RN75 et RN85 ?

Déviations des agglomérations,
créations de créneaux de dépassement
et suppressions de passages à niveau

Aménagement des routes existantes



Les effets possibles de l'aménagement des RN75 et RN85



- Environ 610 millions d'euros,
- financement public à 100%.



Des temps de parcours
Gap-Grenoble
et Grenoble-Sisteron
toujours importants.

- Une amélioration de la sécurité sur les routes nationales,
- un meilleur cadre de vie dans les agglomérations,
- la circulation locale privilégiée.

Aménagements mis en service progressivement

Mais des routes saturées
dans 20 ans.



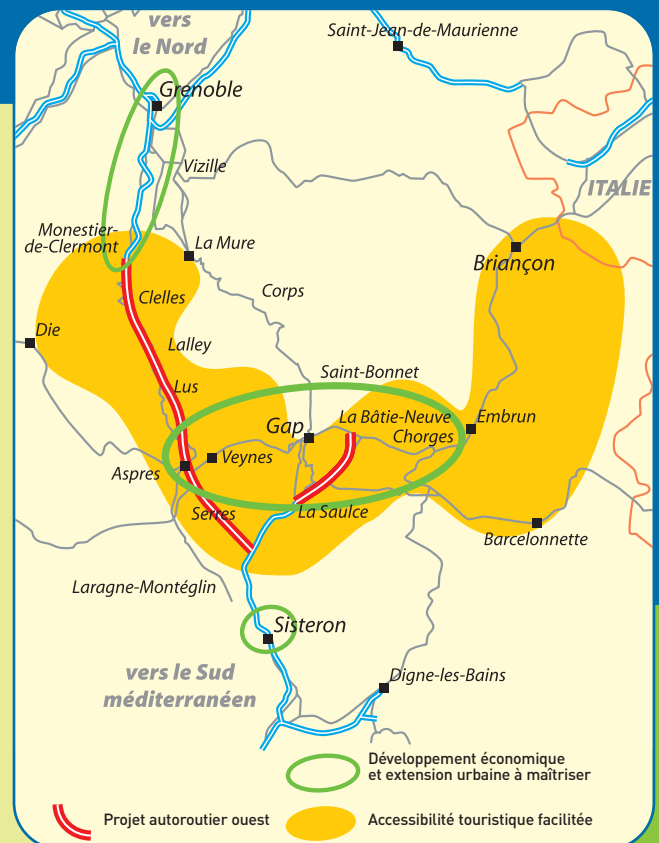
Une autoroute de montagne par l'ouest de Gap ?

Le passage le plus direct pour relier Grenoble à Sisteron

Itinéraire et desserte locale (échangeurs autoroutiers)



Les effets possibles d'une autoroute par l'ouest



- Environ 1,8 milliard d'euros, financement public pour environ les 3/4, le reste provenant des péages.



- Marseille-Grenoble : moins de 2 h 30 au lieu de 2 h 50.
- Gap-Grenoble : 1 h 20 au lieu de 1 h 40.
- Aspres-Grenoble : 50 mn au lieu de 1 h 20.

- Une meilleure desserte du Trièves, du Diois, des Baronnies et du Buëch,
- une circulation de transit éloignée du cœur des agglomérations,
- un important délestage des routes nationales 75 et 85,
- un meilleur accès, depuis le Sud, de l'Ubaye, de l'Embrunais et au-delà du Briançonnais, du Queyras et de l'Italie.

Ce projet comprend un tronçon autoroutier entre La Saulce et la Bâtie-Neuve.

À partir d'Aspres, 2 options existent : un passage par le col de Faye ou par Serres et Laragne.

Mais un passage difficile dans la vallée du Buëch.



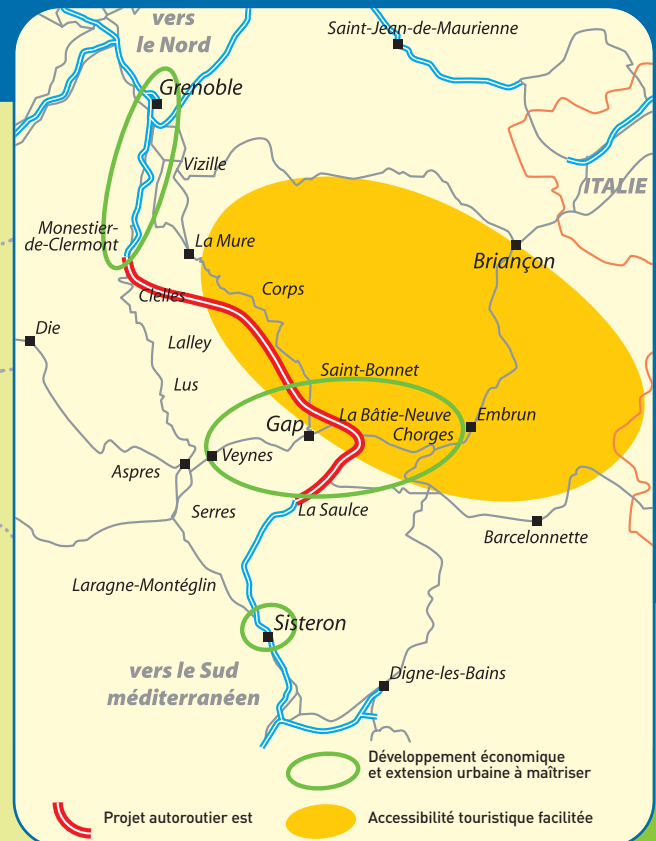
Une autoroute de montagne par l'est de Gap ?

Cette solution, qui favorise le développement économique et touristique des Alpes du sud, a aujourd'hui la préférence du gouvernement.

Itinéraire et desserte locale (échangeurs autoroutiers)



Les effets possibles d'une autoroute par l'est



- Environ 2,2 milliards d'euros, financement public pour environ les 3/4, le reste provenant des péages.



- Marseille-Grenoble : 2 h 40 au lieu de 2 h 50.
- Gap-Grenoble : moins de 1 h 10 au lieu de 1 h 40.
- Saint-Bonnet-Grenoble : 50 mn au lieu de 1 h 20.

- Une meilleure desserte du Dévoluy, de l'Ubaye, de l'Embrunais, du Champsaur et au-delà du Briançonnais, et des principales zones touristiques des Alpes du sud,
- le renforcement de Gap comme pôle urbain des Alpes du sud,
- une circulation de transit éloignée du cœur des agglomérations,
- les routes nationales 75 et 85 délestées d'une partie de la circulation au profit des usages locaux.

Mais des difficultés géologiques et environnementales, notamment dans la partie nord de l'itinéraire.



Améliorer le transport ferroviaire ?

**Doublement de voies,
électrification
et tunnel sous le Montgenèvre.**

Le scénario ferroviaire



Le réseau ferroviaire, constitué principalement des deux lignes Marseille-Aix-Veynes-Grenoble et Marseille-Aix-Veynes-Gap-Briançon, offre des services limités. À voie unique, non électrifié et avec un gabarit réduit, il est d'une exploitation difficile. Pour améliorer le service offert l'électrification, le doublement de voies, ainsi que la construction d'un tunnel sous le Montgenèvre ont été étudiés.

Ces améliorations permettraient de transporter 300 000 à 400 000 voyageurs supplémentaires chaque année. En comparaison, à l'horizon 2020, environ 5 000 000 de véhicules emprunteront chaque année les RN75 et 85, c'est-à-dire l'équivalent de 6,7 millions de voyageurs.



- Environ 2,2 milliards d'euros dont 1,3 pour le tunnel sous le Montgenèvre,
- financement public à 100 %.



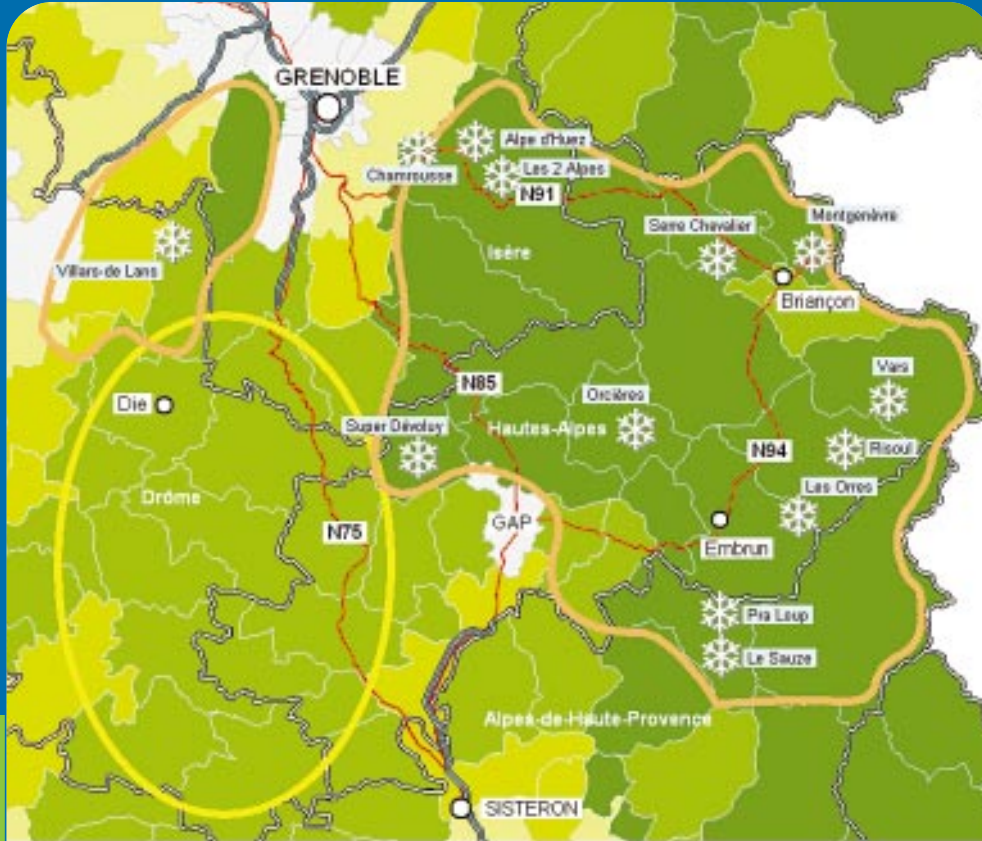
Gare de Veynes

Le transport ferroviaire ne peut répondre seul aux besoins des déplacements à l'horizon 2020.



la liaison entre Grenoble et Sisteron

Résidences secondaires et zones touristiques



Favoriser le développement local

Les territoires situés autour de l'axe Grenoble-Sisteron possèdent un important potentiel de développement : une population en forte croissance et des activités en plein essor comme le tourisme estival.

Mieux desservir les zones enclavées des Alpes du Sud et des Pré-Alpes

Ces territoires, parmi les plus enclavés de France, sont éloignés des grands équipements de services publics, et des commerces spécialisés.

% de résidences secondaires dans les cantons

- supérieur à 50 %
- 20 - 50 %
- 10 - 20 %
- 5 - 10 %
- inférieur à 5 %

Source : INSEE/RGP 1999

- Zone de tourisme diffus
- Zone à forte vocation touristique
- Pra-Loup. Principales stations de ski
- Limite départementale

La moitié des logements des Hautes-Alpes et une grande partie de ceux de l'Isère sont des résidences secondaires.

un environnement sensible



Agriculture dans le Trièves



Le Buëch



Le sabot de Vénus



Un territoire, un projet, un débat.

L'histoire du projet ...

Les premières esquisses de ce projet ont plus de 30 ans. Durant cette longue période, les échanges entre les acteurs ont été riches et nombreux. Ils ont permis des avancées conséquentes, et notamment la mise en service de deux tronçons autoroutiers :

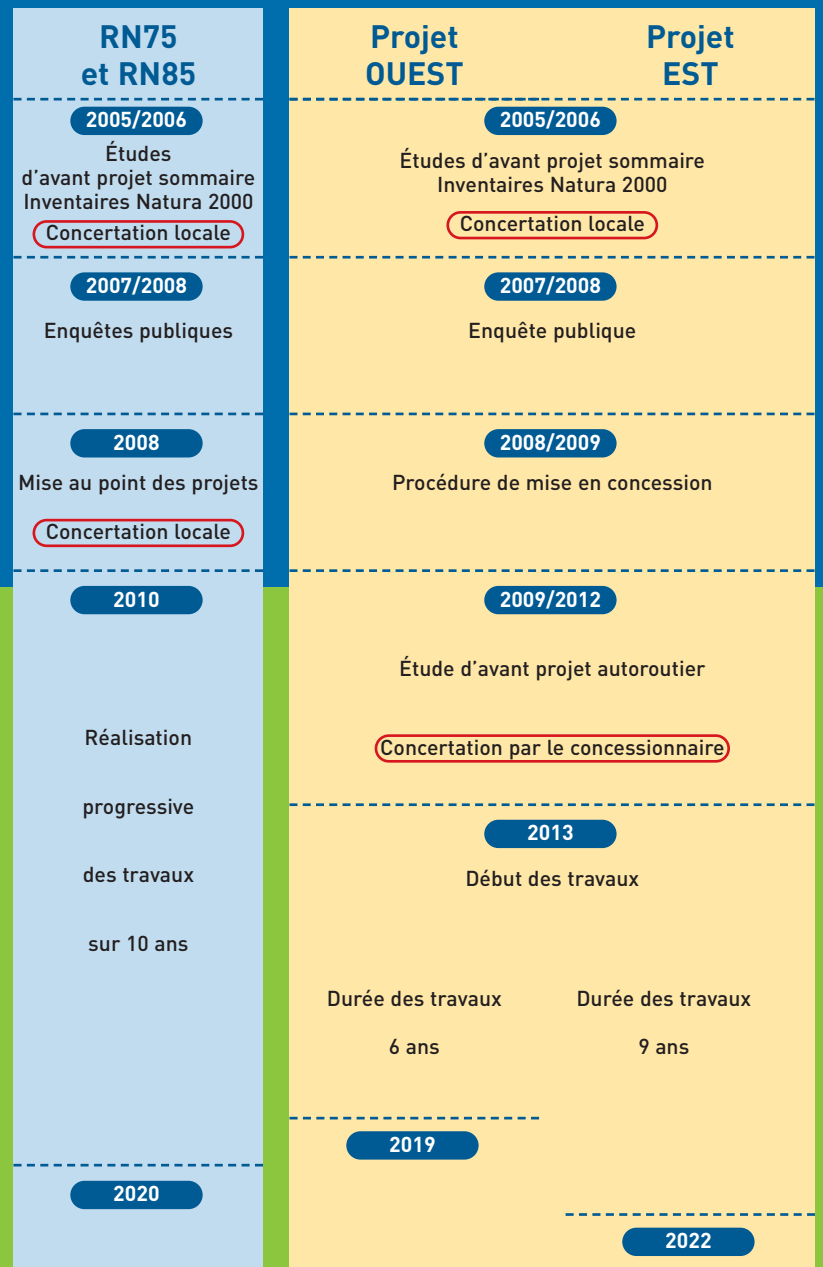
- au sud, Gap est désormais à environ 2 heures de Marseille depuis l'accès autoroutier de La Saulce ;
- au nord, Monestier-de-Clermont ne sera plus qu'à 20 minutes de Grenoble lors de la mise en service du tronçon entre Coynelle et le col du Fau.

La question se pose désormais de relier ces deux extrémités, distantes d'une centaine de kilomètres.

Quelques dates :

- **1988 : mise en service de l'A51 jusqu'à Sisteron**
- **1999 : mise en service de l'A51 jusqu'à La Saulce vers le nord et jusqu'à Coynelle vers le sud**
- **2007 : mise en service prévue entre Coynelle et le col du Fau**

... les étapes à venir



Le Débat Public relatif au projet de Liaison entre Grenoble et Sisteron se tiendra de juin à octobre 2005, selon des modalités qui seront largement communiquées.

Pour tout complément d'information, un Dossier du Débat Public est disponible :

- sur le site www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org
- ou sur simple demande à : Direction Régionale de l'Équipement
37 boulevard Périer - 13285 Marseille Cedex 8