

EDITO

# Projet d'aujourd'hui Génération de demain Développement durable...

La poursuite du débat engagé sur les territoires concernés par le projet de Liaison entre Grenoble et Sisteron est entrée dans sa deuxième phase après l'interruption des vacances.

Avec la participation de la Direction Régionale de l'Équipement Provence-Alpes-Côte-d'Azur, auteur du dossier, les réunions de proximité vont se poursuivre, nourries par les propos les plus significatifs des spécialistes qui ont été appelés à donner leurs points de vue, lors des précédents débats.

Le projet d'aujourd'hui, suscite les interrogations, prises de positions et argumentaires sur l'aménagement du territoire, la croissance, et le développement durable.

Les adultes d'aujourd'hui s'efforcent de contribuer, pour leur territoire, à la moins mauvaise des solutions pour les générations de demain.

Devons-nous, dans ce processus démocratique, apparaître les seuls comptables infaillibles de la décision publique, conditionnant d'une manière irréversible, le cadre de vie que nous aurons

voulu ou refusé pour elles ? N'est ce pas présomptueux ? N'est ce pas tout simplement de notre responsabilité d'inviter nos enfants au débat ?

A regarder la participation quasi inexistante des jeunes aux réunions publiques, nous restons dubitatifs !

Les examens, la préparation de leur vie professionnelle, les vacances les auront tenus éloignés jusqu'à présent du débat. Mais ce débat, c'est une évidence, doit être aussi le leur !...

La fin de l'été, la proximité des lieux de réunions publiques, la nature même du projet (qui fut presque déjà celui de leurs grands-parents !), sont des conditions réunies pour eux de vivre une soirée de démocratie participative.

La commission après avoir orienté ses actions préliminaires pour une sensibilisation du corps enseignant, des associations laïques et sportives, appelle la génération de demain à participer au débat par tous moyens, dont celui du futur, le réseau internet qui lui est si familier.

La Commission Particulière de Débat Public

**A** lors que la seconde phase du débat public sur la liaison entre Grenoble et Sisteron est engagée, il peut être utile de parler des apports au débat des différentes réunions de la première phase et de rappeler les principaux aspects abordés depuis le 7 juin dernier. Tout d'abord, quelques mots concernant le déroulement des débats proprement dits.

La première réunion à Gap a été suivie par près de 250 personnes. Ensuite, les réunions ont rassemblé entre 50 et 100 personnes, à Baratier, elles étaient 130 environ. Le déroulement des réunions a été conçu pour laisser un temps de parole assez long au public qui ne s'est pas privé ! Les débats se sont déroulés dans une ambiance sereine, et ont permis d'instaurer une dynamique d'échanges constructive et respectueuse de toutes les opinions (de celles des simples citoyens à celles des élus locaux ou régionaux, des représentants des chambres consulaires, ou encore d'association telles FARE Sud, la SAPN, les Amis de la Terre, l'ADES...)

De nombreux spécialistes ont été invités pour apporter des éléments de réflexion notamment sur les enjeux socio-économiques d'une nouvelle infrastructure, ses conséquences

environnementales ou encore son coût et son mode de financement. A chaque fois, les débats générés par leurs propos et la présentation du dossier par le Maître d'Ouvrage ont été constructifs et intéressants.

L'expression la plus souvent renouvelée, se détermine et s'argumente pour un aménagement des routes existantes avec l'amélioration substantielle du ferroviaire.

Par ailleurs, les arguments en faveur de l'une ou l'autre des solutions autoroutières s'échangent en termes de faisabilité technique, d'efficacité du désenclavement et de délais de réalisation.

D'ores et déjà, quelques points paraissent émerger. Ils ne sont pas exhaustifs et constituent seulement des notes d'ambiance.

A cet égard, ce qui suit ne saurait préfigurer le compte rendu final du débat public qu'aura à dresser la Commission Particulière qui l'organise. Sa seule ambition est de souligner l'intérêt des réunions de proximité à venir, dont le calendrier figure en page 4. Ces réunions bénéficieront, pour alimenter les débats, des propos filmés et enregistrés des spécialistes, sous formes de courts extraits qui peuvent être projetés à la demande.



## Un choix pour l'avenir de nos régions >>>>>

► Le public a exprimé à plusieurs reprises ses craintes en matière de développement économique. Il redoute en particulier qu'une autoroute privilégie les grandes villes au détriment de l'économie rurale et locale basée principalement sur l'agriculture et le tourisme, et qu'une autoroute, plutôt que d'aider au développement des régions, n'isole d'avantage les campagnes, notamment parce que les touristes ne prendront plus le temps de s'y arrêter. Une autoroute ne va-t-elle pas inciter les jeunes à chercher du travail ailleurs ? Ne serait-ce pas les déplacements de proximité qu'il faudrait améliorer ?

Trois spécialistes ont apporté des éléments de réponse à ces appréhensions lors de la réunion thématique de Baratier le 16 juin 2005.

De nouvelles infrastructures ne peuvent, à elles seules, prétendre favoriser l'économie. Celle-ci dépend de bien d'autres facteurs, tels, le dynamisme des acteurs

locaux, l'aptitude à l'innovation, ou la qualité du tissu économique. Il est donc nécessaire de promouvoir une stratégie collective. Le long des autoroutes, le développement économique s'organise tout d'abord autour des échangeurs. Les zones d'activités s'y implantent accueillent des entreprises désireuses de

se moderniser et de bénéficier d'un effet "vitrine". Toutefois, l'impact d'une telle infrastructure s'étend bien au-delà de ses abords directs, puisque selon des études réalisées pour des autoroutes construites il y a 10 ou 20 ans, le bénéfice économique est ressenti par des entreprises situées jusqu'à 50 Km d'un échangeur. Des





cas présentés montrent à contrario que des zones d'activités créées en accompagnement d'autoroute sont toujours en recherche d'implantations d'entreprises. Mal conçues, en situation de concurrence avec d'autres sites d'accueil, elles

n'ont pas attiré les activités.

S'agissant de l'activité touristique, les pratiques des Français ont évolué ces dernières années. S'ils partent plus souvent, leurs séjours sont aussi plus courts, c'est pourquoi on peut penser qu'une ré-

gion bénéficiant d'un accès routier performant les attirera plus facilement.

Enfin, les questions environnementales et liées aux problèmes pétroliers laissent planer un doute sur le devenir des modes de transport routier.

## Allons-nous construire un nouvel axe international ? >>>>>

➤ **Nouvel axe Nord-Sud, Est-Ouest, délestage de la vallée du Rhône...** Autant de sujets abordés depuis le début du Débat Public. La réunion thématique à Sisteron le 23 juin dernier avait donc pour objectif de déterminer la manière dont l'axe Grenoble - Sisteron pouvait modifier les liaisons transnationales et interrégionales.

S'agissant de la question du délestage de l'autoroute A7, qui inquiète particulièrement le public, les études réalisées par la D.R.E. révèlent que seule une faible partie du trafic de la vallée du Rhône serait captée par une éventuelle A51 qui serait une autoroute de montagne peu intéressante pour les poids lourds internationaux. On assisterait donc au retour du trafic naturel entre Grenoble et Sisteron, qui aujourd'hui emprunte la vallée du Rhône. Ce report serait limité si le tracé retenu passe par l'Est de Gap.

M. Jean Chapulut du Conseil des Ponts et Chaussées a rappelé que les études prospectives portant sur des infrastructures réalisées il y a 20 ans se sont révélées assez justes. Les estimations pour les pro-

jets soumis au débat peuvent donc être considérées comme étant relativement fiables, d'autant plus que de nouvelles observations y ont été intégrées, tels le découplage entre le développement et le transport, l'évolution possible du coût des carburants, ou encore, l'impact des nouvelles technologies.

M. Jean Poulit, chargé de mission à la Direction de la Recherche et des études scientifiques (Ministère des Transports) s'est attaché à démontrer que c'est l'augmentation de la surface de territoire atteignable par un individu et la multiplication des rencontres qui génèrent des gains de valeur. Par conséquent, un passage par l'Est de Gap générerait plus de gain de valeur qu'un passage par l'Ouest

compte tenu de la densité de population des secteurs traversés.

Enfin, Jacques Molinari a remporté un franc succès en rappelant qu'il serait sans doute intéressant de songer, dans un premier temps, à optimiser les équipements existants. Nous sommes confrontés à un choix entre le tout automobile et une politique volontariste intégrant notamment les engagements de Kyoto et la Convention Alpine. De nombreuses voix se sont élevées en faveur de la construction d'un tunnel ferroviaire passant sous le Montgenèvre. Il permettrait de développer le transport du fret à destination de l'Italie et viendrait en complément de la future liaison ferroviaire Lyon - Turin et réduirait les besoins de transports routiers.



## Quels impacts pour l'Homme et son environnement ? >>>>>

➤ **Quelles sont les conséquences d'une infrastructure autoroutière ou routière sur l'environnement ?**

La pollution atmosphérique va-t-elle augmenter et quels peuvent en être les effets sur l'Homme ?

Autant de questions qui sont régulièrement au cœur du débat. Deux réunions ont permis de les aborder. L'une à Grenoble le 28 juin et l'autre à Veynes le 29 juin 2005.

La première d'entre elles était un Atelier public intitulé « Air, santé et infrastructures routières » organisé à la demande de France Nature Environnement, des Amis de la Terre Isère et du collectif Air. Il a débuté par la projection d'un film mettant en évidence les impacts sanitaires observés lors d'épisodes de pics de pollution sur Grenoble (augmentation des crises d'asthme, des morts subites du nourrisson...). Après cette projection, suscitant

de très nombreuses réactions dans la salle, certains participants ont proposé que le budget qui serait débloqué pour la construction de l'autoroute soit consacré au développement des transports en commun. Ils ont appelé les pouvoirs publics à prendre des mesures pour réduire la pollution. La limitation des circulations automobiles a été évoquée, il semble que la population est aujourd'hui prête à l'accepter.

La réunion thématique de Veynes a abordé non seulement les impacts environnementaux, mais aussi les conséquences pour les exploitants agricoles menacés d'expropriation par l'un des tracés.

La zone traversée par la liaison Grenoble - Sisteron constitue aujourd'hui le seul axe de libre circulation de la faune entre Genève et la Méditerranée et entre l'Italie et la France. Une autoroute risquerait de





provoquer un isolement des populations touchant à la fois la grande faune (cervidés) et la petite (insectes). En outre, les nombreuses zones humides de la région, d'une grande diversité d'habitats naturels et reconnues d'utilité publique, pourraient être particulièrement impactées. La biodiversité de ces territoires a une valeur patrimoniale et doit donc être protégée au même titre qu'un site ar-

chéologique. La problématique agricole est complexe et touche aussi bien les domaines humains, fonciers, qu'économiques. Des études évaluant précisément tous les impacts d'une future liaison sur les exploitations agricoles devront être réalisées. Les exploitants ont été invités à devenir acteurs du débat et à faire des propositions collectives en amont des décisions réglementaires. Il faut mettre

en œuvre des solutions pour permettre aux personnes expropriées de préserver une exploitation viable. Il faut chercher des solutions pour le développement de l'agrotourisme et de l'agriculture biologique. L'assistance, dans laquelle on reconnaissait des agriculteurs, a semblé-t-il, bien appréciée que ce sujets soient abordés dans le débat.

## Quels financements pour quelle infrastructure ? >>>>>

➤ Après les questions socio-économiques et environnementales, la réunion thématique du 5 juillet à Laragne-Monteglin a permis d'aborder le thème du coût, du financement et de l'utilité publique des projets de liaison.

Une autoroute A 51 peut être concédée, mais la D.R.E. a rappelé que les pouvoirs publics seraient de toute façon appelés à en financer la plus large part. Quant aux routes, moins chères, leur financement et leur entretien sont à la charge du contribuable. Les sommes sont importantes (1,8 milliards d'euros en passant par la vallée du Buëch, et 2,2 milliards en passant par l'Est de Gap et le Champsaur).

Quelles sont les collectivités territoriales disposées à financer ces projets ? Les Régions ne semblent pas vouloir en être. Les départements s'en inquiètent, un élu les a d'ailleurs qualifiés de "nains financier" par rapport aux Régions et à l'Etat.

Deux spécialistes, M. Thierry Louis du Ministère de l'Équipement, et M. Pierre Thierry, conseiller au Tribunal administratif de Grenoble, sont intervenus.

Dans le cas d'une autoroute concédée,

les réseaux sont à la charge de l'Etat et d'une société concessionnaire. Cette société n'est pas forcément autoroutière, puisque le marché de la concession est ouvert à la concurrence depuis 1998. Les candidats proposent des offres intégrant les délais de réalisation, les coûts et leur besoin de subventions d'équilibre. Ces subventions sont à partager entre l'Etat et les collectivités territoriales, et sont inscrites dans les contrats de plan. La concession n'est pas justifiée quand le montant de la subvention est trop élevé. Actuellement, il semble que la subvention pour une autoroute A51 pourrait atteindre 75% du coût d'investissement.

Un autre thème important lié à la réalisation d'une infrastructure a été abordé : les expropriations pour cause d'utilité publique. Comment intervient le juge administratif dans ce cas ?

Puisque la loi ne définit pas l'utilité publique, sa nécessité dépend d'une série de critères retenus par la jurisprudence.

Le juge administratif met en balance coûts et avantages. Sont mis à l'actif de l'utilité publique des éléments comme

le désenclavement d'une ville ou d'une région, l'allègement du trafic existant, l'amélioration des dessertes locales, de la sécurité ou encore des temps de trajet. A contrario, sont mis au passif, une atteinte à la propriété privée, à l'environnement, à des sites protégés, ou à d'autres intérêts publics, un coût jugé trop excessif, des nuisances sonores, des dangers potentiels pour les riverains.

Ces listes ne sont pas exhaustives et dépendent de la nature des dossiers analysés.

Des élus ont exprimé leurs interrogations sur la prise en charge des coûts des infrastructures, et ce quelles qu'elles soient (routières, autoroutières ou ferroviaires), la décentralisation en cours des routes nationales 85 et 75 a été évoquée.

Le Conseil Général des Hautes-Alpes se demande ce qui sera fait pour les routes nationales dans l'hypothèse où une solution autoroutière à l'horizon 2020 serait retenue. Devra-t-on attendre encore 15 ans dans les mêmes conditions ?

## CONCLUSION

Ces réunions thématiques, en apportant des éléments d'information indispensables, vont permettre d'enrichir les échanges qui auront lieu lors des 8 réunions locales qui se dérouleront entre le 23 août et le 20 octobre. Lors de ces rencontres portant sur le projet en général, des extraits des interventions des spécialistes seront diffusés afin d'apporter de nouvelles pistes de réflexion et d'approfondir les débats. La cinquième et dernière réunion thématique, ayant pour thème "Énergie, transport et avenir" se déroulera le 6 septembre prochain à Gap.



EXTRAIT : LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ - EDITION GAP-BRIANÇON - LE 20/06/2005

## LIAISON GRENOBLE-SISTERON : LE DÉBAT S'ANIME.

### **BARATIER.**

La troisième réunion de la Commission particulière du débat public (CPDP) se tenait jeudi soir à Baratier.

Thème : Déplacements et développement local. Elle fut la première à voir s'installer une réelle confrontation. Non seulement entre partisans et opposants de la solution autoroutière, mais aussi entre des défenseurs d'une solution alternative et des experts accusés de fausser le débat. Ils étaient une petite centaine, élus et simples citoyens, à entendre tout d'abord la démonstration du directeur régional de l'Équipement (PACA) un exposé démontrant les raisons d'améliorer la liaison Grenoble-Sisteron et les différentes façons de le faire, selon quatre scénarios. Pour Alain Budillon l'amélioration du système ferroviaire est plus que souhaitable mais ne suffira pas, l'amélioration des routes nationales 75 et 85 n'empêchera pas une saturation d'ici à 15 ans, les solutions d'autoroute apportent de meilleures réponses, notamment en temps de parcours, avec deux propositions chiffrées : par l'Ouest de Gap avec un barreau jusqu'à La Saulce ou par l'Est de Gap. Toutes deux sont réalisables à l'horizon 2020.

Le thème du jour étant consacré au développement local, la CPDP avait fait appel à plusieurs experts (économistes, géographes, universitaires...) pour en développer divers aspects.

Quand le public a eu la parole, les premiers intervenants ont eu à cœur de défendre des préoccupations locales. Je suis pour l'autoroute par l'Est. Nous, on n'aura pas les nuisances dit en substance un Embrunais. L'autoroute doit passer par l'Ouest estime le maire de Saint Etienne du Laus qui veut épargner la vallée de l'Avance, mais sans les 20 km de La Saulce à La Bâtie. Je défends l'autoroute par l'Est de Gap, déclare Henriette Martinez qui, en optant pour un tracé par la ville capitale, accepte de réserver à sa vallée du Buech un développement préservé.

Le maire d'Embrun prône elle aussi une autoroute passant par l'Est de Gap, mais assortie, pour une vraie cohérence en terme de développement local, de l'aménagement de la RN94, la modernisation du rail, et le maintien des services publics.

### **Voix divergentes :**

Les premières voix divergentes ont été pour rappeler qu'il existe d'autres solutions que celles de l'autoroute et

pour dénoncer des exposés qui les occultent. Il y a des solutions plus souples, plus intelligentes, plus porteuses d'avenir estime un militant de la SAPN (société alpine de protection de la nature). Le débat n'est pas contradictoire dénonce Robert de Caumont qui déplore des exposés obsolètes ou incomplets et réclame l'organisation d'un débat à Briançon avec une vraie place pour parler du rail. Le débat est confisqué, à la tribune on roule pour la route, renchérit Hervé Gasdon. A Pierre Eyméoud qui s'alarme du retard pris en terme de développement touristique, l'écologiste embrunais répond que la richesse du département c'est sa nature préservée, et ce qui le menace c'est plutôt le réchauffement climatique et la disparition de la neige, c'est aussi l'épuisement des réserves de pétrole à l'horizon 2020. Pendant 15 ans on n'aura toujours pas d'amélioration des nationales, et dans 15 ans on inaugurerait une autoroute où la vitesse sera limitée à 80km/h ! Dans l'assistance, des voix renchérissement : c'est archaïque de continuer à vouloir construire une autoroute. D'autres apportent des contre exemples aux démonstrations des experts.

### **Lenteurs :**

J'ai un grand sentiment d'abandon, c'est dramatique d'aller si lentement devait confier une commerçante embrunaise qui attend l'autoroute comme une bouée de secours. Non loin, une représentante de la Chambre de commerce et d'Industrie des Hautes Alpes argumentait, chiffres à l'appui, les raisons du choix de la chambre consulaire en faveur d'une autoroute par l'Est de Gap.

Quand 23 heures ont sonné, il fallait clore le débat. Les membres de la Commission particulière du débat public et leurs caméras avaient pour la première fois saisi une véritable confrontation d'idées, jugée très positive. Mais dans l'assistance beaucoup sont repartis avec le sentiment qu'un pan décisif de leur avenir leur échappe.

Pour joindre la Commission particulière de débat public pour la liaison Grenoble Sisteron :

Tél : 04 92 33 18 25.

Site Internet :

[www.debatpublic-cdpdgrenoblesisteron.org](http://www.debatpublic-cdpdgrenoblesisteron.org)

## PROFITEZ-EN ! ON VOUS DONNE LA PAROLE, PROFITEZ-EN !

Représentants d'associations, syndicats, élus locaux ou régionaux, participent régulièrement aux réunions. Mais l'un des enjeux du débat public est également d'entendre la voix des citoyens. C'est pourquoi, la CPDP organise une série de réunions locales, 11 au total, afin que

les populations concernées par les projets soumis au débat soient les mieux informées possible. À l'occasion de ces réunions, la DRE présente les différentes options envisagées au public qui est ensuite appelé à prendre la parole et donner son point de vue.

Trois d'entre elles ont d'ores et déjà eu lieu à Die, Digne-Les-Bains, et Monestier-de-Clermont. Huit sont encore programmées, réparties dans différentes agglomérations de Rhône-Alpes et PACA.

**Acteurs : à vos cahiers !**

### > Calendrier des prochaines réunions

Nous espérons vous voir nombreux lors de ces réunions durant lesquelles chaque avis sera écouté et pris en considération. Chaque participant a la possibilité de s'exprimer librement, dans un climat de respect mutuel. C'est pour chacun d'entre nous l'occasion de partager nos points de vue et de débattre ensemble de l'avenir de nos régions.

Rendez-vous dès le mardi 23 août à Mens pour la reprise des débats.

**L'ensemble de ces réunions ont lieu de 20H à 23H.**

#### > Mardi 23 août

Réunion locale à Mens, salle multi-activités, Les Sagnes, 38710 MENS

#### > Jeudi 1er septembre

Réunion locale à Saint-Bonnet-en-Champsaur, salle municipale, Place Waldems (à côté de la Mairie), 05500 SAINT-BONNET-EN-CHAMPSAUR

#### > Mardi 6 septembre

Réunion thématique "Energie, transport et avenir" à Gap, cinéma Le Royal, rue Pasteur, 05000 GAP

#### > Mercredi 7 septembre

Réunion locale à Briançon, théâtre du Cadran, 45 avenue de la République, 05100 BRIANCON

#### > Jeudi 8 septembre

Réunion locale à Lus-La-Croix-Haute, salle polyvalente, Le Village, 26620 LUS-LA-CROIX-HAUTE

#### > Jeudi 15 septembre

Réunion locale à Corps, salle des fêtes, route du Sautet, 38970 CORPS

#### > Jeudi 22 septembre

Réunion locale à Aspres-Sur-Buëch, salle municipale, Grande rue, 05140 ASPRES-SUR-BUËCH

#### > Jeudi 29 septembre

Atelier public. LIAISON AMBÉRIEU - SISTERON. Se renseigner pour le lieu

#### > Mercredi 5 octobre

Réunion locale à Saint-Etienne-en-Dévoluy, salle communale, 05250 SAINT-ETIENNE-EN-DÉVOLUY

#### > Jeudi 6 octobre

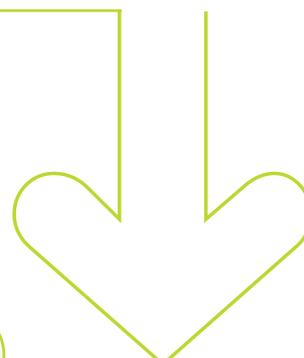
Réunion locale à Tallard, salle polyvalente, 1 place du Général de Gaulle (mitoyen à la Mairie), 05130 TALLARD

#### > Jeudi 13 octobre

Réunion de conclusion à Grenoble, Alpes congrès, salon des Écrins, 38000 GRENOBLE

#### > Jeudi 20 octobre

Réunion de conclusion à Sisteron, salle des fêtes de l'Alcazar, rue Combes, 04200 SISTERON



**Pour joindre  
la commission**

**Commission Particulière  
du Débat Public pour la  
liaison entre Grenoble et  
Sisteron**

Maison de l'entreprise  
11, allée des Genêts  
Parc d'activités  
de Sisteron Val de Durance  
04200 Sisteron

Tel : 04 92 33 18 25

fax : 04 92 33 18 06

Site Internet :

<http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org>

Adresse courriel :

[contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org](mailto:contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org)

 **N°Vert 0 800 286 096**

**Le Journal du débat public**  
Directeur de publication : Daniel Ruez  
Réalisation graphique : ALYEN  
Crédits Photos :  
CETEM - DRE PACA - Jean-Luc Abraini  
Impression : SPOT Marseille  
ISSN : en cours