

RÉGION PROVENCE-ALPES- CÔTE D'AZUR

LES ALPES DU SUD ET LEURS ACCÈS



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

> CONTACT

**Conseil Régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur**
Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde
13002 MARSEILLE
Tél : 04.91.57.50.57
Fax : 04.91.57.51.51
Site web : [www.http://www.regionpaca.fr](http://www.regionpaca.fr)

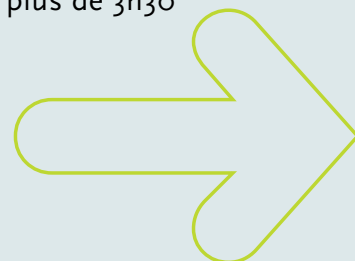
La construction progressive de l'autoroute A51, depuis le début des années 80 jusqu'en juin 1999 a permis de relier l'agglomération marseillaise et plus généralement le littoral méditerranéen aux portes de Gap, de la vallée de l'Ubaye et de la Haute-Durance. Les nombreux échangeurs, jalonnant son parcours, ont permis de faciliter l'accès au Verdon, à Manosque, à Forcalquier, au carrefour Bléone Durance et à Digne ainsi qu'à la vallée du Buëch.

En revanche, les liaisons entre les Alpes du Sud et le Dauphiné sont assurées aujourd'hui par un réseau routier de qualité médiocre et les relations entre les départements des Hautes-Alpes et des Alpes de Haute-Provence, les agglomérations de Grenoble, Lyon, Genève, de la Région parisienne et de la vallée du Rhône nécessitent le franchissement par des itinéraires de montagnes, de cols situés chacun à plus de 1 100 mètres d'altitude. De ce fait, les conditions de circulation hivernale sont parfois très délicates. Cet enclavement du massif des Alpes du Sud est reconnu par la DATAR dont le classement fait du département des Hautes-Alpes le seul classé dans la dernière catégorie (temps d'accès à la capitale en plus de 3h30 quelque soit le mode de transports).

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission particulière
du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron



> UN RÉSEAU INACHEVÉ

Décidée aux milieux des années 80, la liaison Grenoble – Sisteron consistait à l'époque en la prolongation naturelle de l'autoroute A 51 mise en service jusqu'à Sisteron en 1990. Le réseau routier obsolète entre les Alpes du Sud et les Alpes du Nord comprend trois itinéraires aujourd'hui encore classés dans le réseau national et un itinéraire par l'Italie :

Trois itinéraires de montagne :

- l'un par le Col Bayard et la Vallée du Drac,
- l'autre par la Vallée du Buëch et

le col de Lus la Croix Haute dont les altitudes sont légèrement supérieures à 1 100 mètres.

➤ Le 3ème par le col du Lautaret est un itinéraire de haute montagne qui culmine à une altitude supérieure à 2 000 mètres dont la praticabilité hivernale est souvent problématique.

Un itinéraire moderne et autoroutier qui permet d'accéder à la Haute Durance par le tunnel du Fréjus mais aussi le Col du Montgenèvre, moyennant des gains de temps de parcours de 45 minutes.

Chacun de ces itinéraires, outre des difficultés physiques parfois importantes, traverse un nombre important d'agglomérations qui augmentent les temps de parcours ainsi que le caractère dangereux de la circulation pour les automobilistes comme pour les habitants.

Ainsi les temps de parcours entre Marseille et Grenoble sont proches de 3 h et entre Gap et Grenoble de l'ordre d'1h40, entre Briançon et Grenoble de 2h20.

> DES PERSPECTIVES DE CONGESTION DU RÉSEAU ROUTIER À 15 ANS

Au cours des 20 dernières années, le trafic s'est développé de façon différente :

➤ sur le Col de Lus la Croix Haute, avec une augmentation de 50 % environ en 20 ans mais un tassement de la croissance au cours des 10 dernières années.

➤ sur la RN 85, avec une évolution limitée, le trafic passant de 3 000 à 3 500 véhicules/jour au cours de la période de 1980-2003, ce qui constitue un niveau de croissance particulièrement faible du trafic sur cet itinéraire.

Par contre, ces 2 itinéraires connaissent de fortes fluctuations annuelles avec des pointes atteignant les 10 000 véhicules/jour, considérées comme un niveau de circulation dense sur ce type de route.

Ces 2 routes nationales connaissent des taux d'accidents très supérieurs à la moyenne nationale (+ 10 à 15 % pour la RN 75 et + 51 % pour la RN 85). Ces accidents étant concentrés par un des points particuliers de l'itinéraire :

> passages à niveaux,



> carrefours,

> présence d'accès des riverains.

Si l'on fait l'hypothèse qu'aucune amélioration ne serait apportée au réseau existant, les projections de trafic réalisées montrent que celui-ci augmenterait de 30 à 75 % selon les sections d'ici 2020. C'est-à-dire que le trafic entre Aspres et Lus la Croix Haute passerait de 4 900 à 8 500 véhicules/jour environ et entre Gap et Chauffayer de 6 400 à 8 500 environ.

Cette progression constante de la circulation dans les années à venir est notamment due à l'aménagement de nouvelles sections autoroutières prévues par le CIADT de décembre

2003 d'ici 2015/2020 : Ambérieu - Bourgoin, traversée de Grenoble, barreau autoroutier de Digne ou Grenoble Col du Fau en cours de réalisation. Ces trafics ne laisseront plus aucune réserve de capacité pour permettre le développement des activités, notamment touristiques, des Alpes du Sud. Les temps de parcours routiers augmenteront et les conditions de circulation deviendront de plus en plus difficiles. Cela rendra encore moins attractives les stations touristiques des Alpes du Sud qui souffrent déjà aujourd'hui d'un fort handicap dans ce domaine.



> UN RÉSEAU FERROVIAIRE OBSOLÈTE

L'état du réseau ferroviaire : la ligne du Val de Durance prolongée vers le col de Lus la Croix Haute et Grenoble d'une part, vers la Vallée du Rhône par la Vallée de la Drôme vers l'Ouest d'autre part, sont des infrastructures aux capacités limitées du fait de leurs caractéristiques : fortes rampes, voie unique non électrifiée, courbes prononcées, signalisations obsolètes et gabarit réduit des ouvrages d'art.

De plus, depuis des décennies, ces infrastructures ont été l'objet d'un entretien très limité sans aucune amélioration permettant tout au plus d'assurer les circulations ferroviaires sans que puissent être envisagées les améliorations réelles permettant non seulement d'augmenter la vitesse et de réduire les temps de parcours, mais aussi d'augmenter le nombre de trains.

Aujourd'hui, les investissements de remise à niveau de cette infrastructure représentent un effort considérable qui ne pourrait résulter que d'une véritable volonté nationale.

L'aménagement d'une liaison aux larges caractéristiques, Grenoble - Sisteron, intégrant une ouverture vers le Montgenèvre et la Haute Durance : un projet indispensable à vocation locale, régionale, nationale et européenne.

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'objectif de ce projet n'est pas de répondre à une logique routière de doublement de la Vallée du Rhône ; il doit s'inscrire dans une logique d'aménagement du territoire destiné à assurer le désenclavement de l'ensemble du massif des Alpes du Sud.

L'analyse de la situation montre que les Alpes méridionales et les Alpes du Nord possèdent un formidable poten-

tiel de développement lié aux activités des grandes agglomérations et que leurs confèrent à la fois leur position de carrefours et leur complémentarité (forts potentiels industriels en Rhône-Alpes, poids important des services Provence-Alpes-Côte d'Azur). Les Alpes du Sud et les Alpes du Nord ont également un objectif commun de développement de l'activité touristique. Une infrastructure moderne permettra d'exploiter toutes les synergies dans ces domaines.

Avec la mise en service de l'autoroute A 51 jusqu'à la Saulce, le Chef lieu du département des Hautes-Alpes a largement bénéficié de cette infrastructure qui l'a rapproché de l'agglomération marseillaise et de la côte méditerranéenne.

En revanche, Grenoble, Lyon et le réseau autoroutier du Nord des Alpes restent difficile d'accès. Un des objectifs de cette nouvelle liaison est de relier les Alpes méridionales au réseau autoroutier des Alpes du Nord et des principales agglomérations de cette région, ainsi que la région parisienne.

Il est indispensable que le Massif des Alpes du Sud, qui est aujourd'hui la zone la plus enclavée du territoire national, bénéficie des mêmes avantages de desserte que les autres territoires nationaux.

La dégradation progressive et continue des conditions de circulation vers les Alpes du Sud rendra ses stations moins attrayantes et moins compétitives alors qu'une réelle concurrence s'est engagée avec celles des Alpes du Nord.

La Région souhaite favoriser l'accès tant aux stations touristiques des Alpes méridionales qu'aux vallées dont

l'accessibilité médiocre compromet le développement économique et l'exploitation normale de leurs ressources. Cela doit être traité de façon globale : l'amélioration des liaisons des Alpes du Sud vers le Nord et l'ouverture vers la Haute Durance (Embrunais et Briançonnais) et vers l'Ubaye offriront aux Alpes du Sud des conditions comparables à ce qui existe aujourd'hui dans les grandes vallées alpines.

La Vallée de la Durance constitue aussi une voie de passage traditionnelle entre le littoral et la Plaine du Pô. Cet élément majeur de ce dossier doit être abordé à sa juste importance, d'autant que les habitants d'Italie du Nord sont de plus en plus intéressés par les stations touristiques.

Sur ces aspects du projet, l'objectif principal pour la Région est de permettre de faire bénéficier l'ensemble du Massif des Alpes du Sud des mêmes avantages de ce dont bénéficient, depuis de nombreuses années maintenant, les Alpes du Nord et plus récemment le Massif central et les Pyrénées avec de longues autoroutes dont l'usage est très largement gratuit (entre Béziers et Clermont Ferrand et entre Vierzon et le cœur du Massif central à Brive).





> LA RÉGION : ACTEUR DU DÉBAT PUBLIC

Dans le processus légal d'élaboration des grands projets d'infrastructures, le débat public constitue une étape importante qui permet à chacun de ceux qui se sentent concernés de s'exprimer sur l'opportunité, les principales caractéristiques du projet ainsi que les fonctions essentielles auxquelles on souhaite qu'il réponde.

La Région voit dans cette phase de débat public l'occasion pour les acteurs politiques, sociaux économiques, associatifs ainsi que pour l'ensemble

des habitants concernés, de débattre de leur volonté commune et de voir aboutir ce grand projet dont l'intérêt dépasse très largement le niveau local et même régional.

Ce qui doit donner lieu à débat, c'est :

- > l'opportunité du projet,
- > ses fonctions,
- > ses fonctionnalités essentielles,
- > les principales caractéristiques qui découlent des critères ci-dessus, et notamment les niveaux de service

(temps de parcours) à atteindre sur ces itinéraires,

> et enfin les mesures de protection à prendre vis-à-vis de l'environnement et des habitants.

Certes, compte tenu de l'histoire de ce projet, la question des tracés, bien qu'elle ne relève pas du niveau du débat, ne peut pas, dans le cas présent, en être complètement écartée. Il convient cependant qu'elle ne devienne le centre de ce débat.

> LA RECHERCHE DE LA MEILLEURE INSERTION POSSIBLE DES OUVRAGES AUPRÈS DES HABITANTS

Les territoires montagneux situés entre Grenoble et Sisteron constituent une grande richesse sur le plan de l'environnement naturel du patrimoine bâti et de la diversité des paysages. De même, la pollution de l'air et le bruit sont une préoccupation légitime des habitants de ces régions qui viennent y chercher le calme et la tranquillité.

Aussi, une grande attention devra être portée à l'insertion des ouvrages réalisés auprès des habitations en particulier pour les questions visuelles et de protection contre le bruit qui, en outre, devront intégrer les phénomènes climatiques et les phénomènes d'échos, complexes dans les vallées encaissées.

Pour les questions de bruit et celles liées à l'hydraulique, le maître d'ouvrage devra veiller à la qualité de la communication et de la concertation avec les populations dans ces domaines très sensibles.

Une attention particulière devra

être portée à la préservation des écosystèmes, souvent très fragiles, que l'on rencontre pour chacun des itinéraires concernés. Enfin, quelque soit la solution retenue, il s'agit sur plus de 100 km d'itinéraires de montagne d'en tenir compte au niveau de la conception du tracé et des caractéristiques ; ainsi, par exemple, la vitesse de référence et la gabarit devant être adaptés aux conditions particulières des sites tout en préservant la sécurité maximum.

Il devra être le plus largement tenu compte de la qualité des paysages remarquables, dont la plupart dans ce secteur géographique sont encore préservés.

La Région veillera à ce que les questions d'insertion dans les sites traversés soient traitées avec le plus

grand soin tant vis-à-vis de la faune, que des paysages et des sites.

Tout au long des études spécifiques sur l'insertion des ouvrages : architecture des ouvrages d'art, aménagements paysagers, l'Etat, maître d'ouvrage, devra veiller à la qualité de la concertation avec les collectivités territoriales et autre population.



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