

VILLE DE GAP

POUR UNE APPROCHE OBJECTIVE, ET DÉPASSIONNÉE DES QUESTIONS AUTOROUTIÈRES



> CONTACT

Pierre BERNARD-REYMOND

Maire de Gap

Conseiller Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur
Ancien Ministre

Hôtel de Ville

BP 92 - 05007 GAP Cedex

Tél. : 04 92 53 24 24

Email : mairie@ville-gap.fr

Site web : www.ville-gap.fr

En matière de communication comme dans beaucoup de matières civiles, la vérité n'est certainement pas dans le dogme. Le "zéro autoroute" n'est pas plus raisonnable que le "tout autoroute". En démocratie les solutions sont nécessairement partagées, chacun ne détient qu'une part de vérité et il faut terriblement se méfier d'une société dans laquelle 10% de citoyens imposeraient leur mode de vie à tous les autres.

S'il est clair qu'une inflexion doit être donnée en faveur des modes de déplacements collectifs et alternatifs dans une optique de développement durable, il ne saurait être question sans faire preuve de *dogmatisme* et d'*intolérance* de s'opposer *systématiquement* et par *principe* à tout projet autoroutier.

De ce point de vue qu'en est-il de l'A51 entre Gap et Grenoble ?

Il s'agit simplement de TERMINER un axe autoroutier en réalisant le barreau manquant entre La Saulce et le Col du Fau. Ce tronçon a été décidé il y a 18 ans, onze ministres de l'Équipement se sont succédés depuis, un seul s'est prononcé contre une véritable autoroute.

Il ne s'agit donc pas, à cette occasion, de développer **une guerre de religion** entre la route ou l'autoroute, entre l'autoroute ou le chemin de fer, il s'agit de choisir le mode de relation qui est le mieux adapté aux conditions de relief, de sécurité et de confort et de terminer un projet qui n'a que trop duré et dont la lenteur exaspère ou désespère 90% de la population des Hautes-Alpes qui y est favorable.

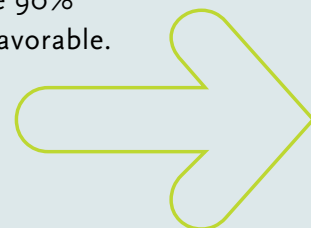
Pierre BERNARD-REYMOND

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron



> GAP

Gap, 40 000 habitants, Préfecture des Hautes-Alpes, joue le rôle de métropole des Alpes du Sud. En effet, il n'existe aucune autre ville de plus de 21 000 habitants entre Turin et Aix-en-Provence et entre Grenoble et la Méditerranée. Elle est donc la clé de voûte de l'armature urbaine de tout le massif, la seule plate-forme susceptible d'accueillir un certain niveau de services dans un rayon de 100 km.

Son dynamisme démographique est important puisque sa population s'est accrue de 8,3 % entre les deux derniers recensements et que cette tendance se poursuit.

Sa situation à égale distance de trois grandes régions européennes : l'Italie du Nord, la Région Rhône-Alpes et le littoral Méditerranéen lui confère des atouts importants. A mi-chemin des pôles scientifiques de Grenoble et de Cadarache elle ne demande ni plus ni moins qu'à jouer son rôle dans un aménagement équilibré du territoire.

Or elle souffre encore aujourd'hui d'un très fort enclavement en direction de deux des trois grandes régions qui la bordent.

Si l'autoroute A51 dans la vallée de la Durance entre Marseille et La Saulce, à 10 km de Gap, rend satisfaisant ses relations routières avec le Sud, il n'en est pas de même de ses relations avec l'Italie : il manque encore de nombreuses déviations de villages sur la RN 94 et surtout un

tunnel (Montgenèvre) ferroviaire ou mixte pour franchir la frontière. S'agissant des relations avec Grenoble et la région Rhône-Alpes elles se font par la route Napoléon qui est à peu près dans l'état où l'a laissée l'Empereur...

> Quant au train

Songez qu'à partir de Gap, pour aller rejoindre les gares TGV les plus proches, il faut :

GAP-GRENOBLE : 2 h 33

GAP-VALENCE : 2 h 47

GAP-AIX-EN-PROVENCE : 3 h 14

Dans le meilleur des cas !

Ainsi, pour se rendre à Paris, l'approche

de la gare de départ du TGV est presque aussi longue que le voyage en TGV jusqu'à la capitale !

L'amélioration des communications entre Gap et Grenoble est donc vitale pour Gap et pour toutes les Alpes du Sud que la DATAR reconnaît comme le massif le plus enclavé de France.

En outre, cette relation conforterait Grenoble, capitale des Alpes du Nord, dans son rôle de métropole de toutes les Alpes. Déjà reliée à Lyon, Annecy, Chambéry et Genève mais aussi à Valence, il ne reste plus à la capitale alpine qu'à être reliée à la métropole des Alpes du Sud : Gap, pour assurer son rayonnement sur toutes les Alpes Françaises.



Photo : Ville de Gap - Gérald LUCAS

> IL FAUT UNE AUTOROUTE > elle doit passer par l'Est de Gap

> Pourquoi une autoroute ?

Le débat public offre à l'analyse quatre scénarii :

a L'amélioration du réseau ferroviaire

Cette solution est parfaitement utopique et ne répond pas à la question. En effet, la topographie entre la vallée de la Durance et la cuvette grenobloise est telle qu'aucune amélioration significative à des coûts réalistes n'est envisageable. A l'heure actuelle il faut au minimum 2 h 40 pour effectuer un trajet Gap-Grenoble en

chemin de fer, le temps de parcours ne peut pas être significativement réduit alors qu'avec l'autoroute par l'Est de Gap on reliera ses deux villes en une heure.

D'autre part la politique de R.F.F. et de la SNCF du "Tout TGV" ne laisse aucun espoir d'amélioration significative de cette ligne bien au contraire. D'ailleurs, à notre connaissance, personne n'a vraiment osé affirmer que l'amélioration de la voie ferrée pourrait constituer une alternative réelle à l'autoroute et cette solution n'a fait l'objet d'aucune étude approfondie. Il est bon de savoir également que dans les

Hautes-Alpes 97 % des touristes arrivent par la route. Enfin évoquer le tunnel sous le Montgenèvre pour relier Gap à Grenoble est évidemment hors sujet.

b Les solutions d'amélioration des routes nationales (75 ou 85)

Le passé répond de l'avenir...

Pour le passé, il a été clairement démontré que l'amélioration des routes nationales n'était pas à la hauteur de l'enjeu. Par exemple, l'Etat s'efforce d'améliorer depuis 30 ans la côte de Laffrey dans l'Isère sur une distance de 10 km ; aujourd'hui le programme n'est pas encore terminé...



Quels que soient les gouvernements qui se sont succédés, aucun n'a jamais osé entreprendre un programme sérieux de modernisation importante de ces axes parce qu'ils savaient très bien que les gains de temps, de sécurité et de confort étaient très minimes par rapport aux coûts de modernisation. Le fait que l'Etat ait décidé de conserver la RN 85 et de confier la RN 75 aux départements ne change en rien cette question. La RN 85, la route Napoléon, bien que demeurant de statut national, demeurera une route touristique et de desserte locale. En raison du relief dans lequel elle s'inscrit, elle ne pourra jamais rendre les services d'une infrastructure de grande liaison de niveau National et Européen.

D'autre part, il a bien été démontré que ces routes nationales seraient saturées dès la fin du programme d'amélioration ce qui obligera à une fuite en avant notamment par la réalisation de 2X2 voies sur tout le parcours. En quoi une 2X2 voies serait-elle moins dommageable pour l'environnement qu'une autoroute ? L'amélioration des routes nationales est donc une fausse solution, une solution au rabais, une solution de principe qui s'avèrera à terme une erreur.

La solution autoroutière s'impose donc. Elle s'impose d'autant plus **qu'il s'agit de réaliser un barreau manquant d'un système autoroutier déjà existant et non de créer un nouvel axe**. L'homogénéité des caractéristiques routières, de la Mer du Nord à la Méditerranée entre dans une logique évidente.

> Pourquoi par l'Est ?

Il a été maintes fois expliqué que le tracé par l'Est est largement supérieur du point de vue de l'aménagement du territoire et contrairement à certaines affirmations, vraisemblablement pas plus cher que le tracé Ouest si l'on prend en compte le coût des barreaux de liaison que cette solution Ouest exigerait à coup sur.

➤ La solution par l'Ouest déstructurerait la vallée du Buëch (RN75)

Une autoroute ne produit pas les mêmes effets selon qu'elle s'inscrit dans une région d'économie dispersée ou selon qu'elle dessert des pôles économiques susceptibles de s'en servir comme un effet de levier pour son développement économique.

Ainsi l'économie de la vallée du Buëch qui ne compte aucune commune de plus de 3 500 habitants, aucun hôpital doté de services d'urgences sur 150 km, est toute entière dépendante de la RN75. **Si une autoroute est construite parallèlement à la route nationale celle-ci sera asséchée et l'économie de la vallée avec elle**. L'intérêt de la vallée du Buëch réside donc dans l'amélioration progressive de cet axe par les deux départements concernés avec le souci de la meilleure irrigation possible des différentes communes.

Il n'en est pas de même du tracé par l'Est car Gap d'une part et l'ensemble des stations de sports d'hiver des deux départements alpins d'autre part, ont un potentiel suffisant pour utiliser l'autoroute comme un outil de développement, un facteur de croissance et d'emploi.

Sur le plan technique n'oublions pas que le tracé Ouest comporte tout de même : 29 viaducs, 5 tunnels routiers, 2 tunnels ferroviaires, des déviations de voie ferrée avec des passages extrêmement étroits où il faudrait faire passer une autoroute, une route, une voie ferrée, une conduite d'éthylène etc...

Sur le plan financier, si l'autoroute passait par l'Ouest (Buëch), il faudrait construire au moins deux barreaux très importants pour relier ce tuyau aux bassins économiques : Aspres sur Buëch - Gap dans les Hautes-Alpes et Clelles-Corps dans l'Isère, en sus du moignon : La Saulce-La Bâtie-Neuve. Le coût de ces compléments indispensables, toujours officiellement promis, représenterait en définitive un investissement équivalent au tracé par l'Est.

➤ La solution par l'Est répond à des impératifs de desserte des populations et d'aménagement du territoire.

En desservant Gap et les stations de sports d'hiver des Hautes-Alpes et des Alpes de Haute Provence (Dévoluy, Champsaur, Embrunais, Briançonnais, Queyras, Ubaye), **l'autoroute dessert 90 % de l'économie haut alpine contre 10 % par l'Ouest**. De plus, elle se rapproche du pôle économique important de l'Italie du Nord. Elle constitue pour ces ensembles économiques des moyens de croissance susceptibles de réduire les écarts de développement entre les Alpes du Sud et les Alpes du Nord qui ne cessent de s'amplifier.

Quant aux difficultés techniques du tracé

Est, elles ont été étudiées par une commission internationale d'experts qui ont conclu à la faisabilité des ouvrages qu'il comporte (rapport Descoedre).

D'un point de vue fonctionnel, compte tenu de la géographie des massifs traversés la supériorité du tracé Est n'est plus à démontrer.

Par exemple un Grenoblois souhaitant pratiquer le ski dans les Hautes-Alpes, selon le tracé Ouest devrait se rendre jusqu'à Aspres-sur-Buëch, accomplir 36 Km pour gagner Gap, traverser et encombrer cette ville, rejoindre La Bâtie-Neuve (10 km) pour se trouver au même point qu'après 74 km d'autoroute seulement à partir de Grenoble par le tracé Est.

De même si un voyageur partant de Marseille et se rendant à Grenoble veut faire halte à Gap seule ville importante entre ces deux extrémités, il aura à effectuer 20 km sur des routes de liaison (La Saulce Gap, puis Gap La Bâtie Neuve) dans le cas du tracé Est et 72 km dans le cas du tracé Ouest (Aspres-Gap puis Gap-Aspres).

S'agissant de l'environnement tout le monde s'accorde à considérer que les problèmes sont au maximum de niveau identique pour l'un ou pour l'autre tracé.

Signalons toutefois que le tracé Est, soit évite les sites biologiques les plus importants, soit traverse des sites qui tout en étant intéressants existent en nombre par ailleurs alors que le Buëch, rivière en tresse, où se reproduit l'apron, proposée au classement Natura 2000 présenterait beaucoup plus de difficultés concrètes au niveau de la réalisation. En effet, un dossier d'enquête d'utilité publique avait été élaboré pour le tracé Est, les études dont on dispose sont donc très précises ce qui n'est pas le cas pour le tracé Ouest.

De plus si l'on prend en compte la réalisation ou l'amélioration des barreaux de liaison dans le cadre du projet Ouest, il faudra réaliser 185 km de travaux dans la solution Ouest contre 92 km dans la solution Est.

Enfin il est clair que si les populations desservies par le tracé Est sont en très grande majorité favorables à l'autoroute (Gap, le Champsaur), il n'en est pas de même pour le tracé Ouest qui rencontre une vive résistance et où les populations sont majoritairement pour l'amélioration de la route nationale qui va devenir départementale, et non pour une autoroute.



Pour toutes ces raisons : **LE TRACÉ AUTOROUTIER "EST" S'IMPOSE POUR RELIER GAP À GRENOBLE**



> JUSTICE POUR LES ALPES DU SUD

> Les Alpes du Sud :

➤ **Ne sont desservies par aucune ligne de T.G.V.**

Les Alpes du Nord sont desservies par :

- le PARIS-LYON-GRENOBLE
- le PARIS-LYON-CHAMBERY
- le PARIS-LYON-ANNECY

➤ **Ne disposent d'aucun aéroport.**

Les Alpes du Nord ont :

- LYON-ST EXUPERY
- GRENOBLE-ST GEOIRS

et sont à proximité de GENEVE.

➤ **N'ont aucun tunnel de liaison avec l'Italie.**

Les Alpes du Nord ont le Mont-Blanc et le Fréjus.

Les Pyrénées pour les liaisons avec l'Espagne ont réalisé dans les quinze dernières années le Somport et le Puymorens tandis que les travaux du tunnel ferroviaire du Perthus ont commencé.

➤ **Ont une seule section d'autoroute sur leur territoire : Sisteron-La Saulce (40 km) !**

Rhône-Alpes dispose d'un réseau dense d'autoroutes. Presque deux fois plus dense que la moyenne des régions françaises, les principaux pôles urbains étant desservis par celles-ci.

De plus, deux nouveaux projets viennent d'être débloqués :

l'A 89 : LYON-CLERMONT FERRAND et l'A 41 : ANNECY-GENEVE.

➤ **N'ont été le siège d'aucun investissement public de grande importance de la part de l'Etat depuis la construction du barrage de Serre-Ponçon dans**

les années 50, (à l'exception de 40 km d'autoroute dans le Val de Durance cités plus haut).

Ce massif, délaissé, ignoré, marginalisé, méprisé, a droit à des communications modernes. Seule l'Autoroute A51 par l'Est de Gap peut l'intégrer dans le territoire national à sa juste place et lui donner les moyens de jouer son rôle dans l'aménagement du territoire national et européen.



Photo: Ville de Gap - Charly BAILLE

> UN RÉFÉRENDUM sur l'autoroute

La commune de Gap a organisé un référendum municipal sur le projet autoroutier de l'A51.

A la question "êtes-vous pour ou contre le projet de l'A51", les réponses ont été :

> Pour : 90,84 %

> Contre : 9,16 %

A la question complémentaire "quel tracé préférez-vous ?", les réponses ont été :

> Par Gap : 86,69 %

> Par Lus : 13,28 %

> LES DIX MINISTRES DE L'ÉQUIPEMENT qui se sont occupés de l'Autoroute A 51 Grenoble - Sisteron :

- *Pierre MEHAIGNERIE* : favorable au tracé par l'Est de Gap
- *Maurice FAURE* : favorable au tracé par l'Est de Gap
- *Michel DELEBARRE* : favorable au tracé par l'Est de Gap
- *Paul QUILES* : décide que l'autoroute passera par l'Est de Gap
- *Louis BESSON* : ne s'est pas prononcé officiellement lorsqu'il était ministre
- *Jean-Louis BIANCO* : favorable au tracé par l'Est de Gap
- *Bernard BOSSON* : favorable au tracé par l'Est de Gap
- *Bernard PONS* : favorable au tracé par l'Est de Gap ; lance l'enquête d'utilité publique
- *Jean-Claude GAYSSOT* : favorable au tracé par Lus
- *Gilles de ROBIEN* : décide que l'autoroute passera par l'Est de Gap

> FAITES NOUS AIMER LE TRAIN...



- La SNCF annonce la **suppression des wagons-lits sur la ligne PARIS-BRIANÇON** à partir de l'automne 2006 et dans la France entière fin 2007.
- La **Vallée de la Durance n'est plus desservie par le frêt SNCF** au-delà de Château-Arnoux.

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