

## ASSOCIATION DRAC NATURE

## POUR UNE PARTICIPATION RAISONNÉE AUX PROBLÈMES D'AMÉNAGEMENT DES ROUTES NATIONALES



DRAC NATURE

### > CONTACT

#### DRAC NATURE

Notre association est située dans le Sud-Isère à La Mure, en Matheysine, sur la RN 85 Grenoble-Gap-Sisteron. Notre mission est de militer pour la qualité de vie en Sud-Isère. Notre territoire d'intervention concerne les six cantons du Sud-Isère, à savoir Matheysine, Valbonnais et Beaumont sur la RN 85 et Mens, Clelles, et Monestier de Clermont à proximité ou sur la RN 75.

22 rue des Grilleuses  
38350 La Mure

Tél. 04 7681 3676

Email : drac.nature@wanadoo.fr

**D**u fait de la situation géographique de DRAC NATURE, nous sommes très intéressés par le Débat Public sur la LGS où les RN 85 et 75 sont l'objet d'un projet d'aménagement auquel nous sommes totalement favorables dans le cadre de notre mission. Par contre nous ne sommes pas favorables aux projets d'**autoroute de montagne** et par Gap et par Lus. Nous avons par ailleurs une réserve concernant le projet d'amélioration **conséquence** de la liaison ferroviaire de montagne entre Grenoble et Veynes tel qu'il figure sur le dossier du Débat Public.

Nous nous expliquons :

**1** Nous estimons que notre mission pour la préservation de la qualité de vie en Sud-Isère doit s'étendre à l'ensemble des territoires concernés par la LGS

**2** Si nous sommes favorables à un aménagement des RN 75 et 85 c'est à **minima**. Nous sommes persuadés qu'un aménagement **conséquent** des nationales entraînerait ipso facto le délestage du trafic de l'A7 de la vallée du Rhône sur l'arc alpin et par suite des aménagements complémentaires sans fin des deux nationales.

Nous sommes intimement convaincus que le délestage du trafic de la vallée du Rhône sur l'arc alpin est la pierre angulaire du débat sur la LGS bien qu'il soit tu par les autorités. A nos yeux c'est une aberration énergétique que de vouloir inciter les camions de l'A7 à emprunter l'arc alpin. En effet vouloir faire circuler une marchandise de 250 m d'altitude (Grenoble) à 1200 m d'altitude (col Bayard) ou 1100 m d'altitude (col de Lus) pour finalement la faire redescendre au niveau de la mer est une inconséquence totale de la part des décideurs. Ceci est vrai aussi bien pour un aménagement **conséquent** des RN 85 et 75 que pour les projets d'autoroute de montagne par Gap et Lus et une amélioration **conséquence** de la ligne ferroviaire de montagne Grenoble - Veynes.

Sur ce dernier point nous sommes en désaccord avec la proposition de la DRE énoncée dans le dossier du Débat Public, à savoir : "Sur la ligne Marseille - Veynes - Grenoble le trafic (serait) de 3 millions de tonnes (Mt) en voie unique" (page 58 bas de page de la 1ere colonne).

Par contre nous sommes en accord avec la position de l'Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble - Veynes (AGV) qui ne parle que d'améliorer les conditions de transports des voyageurs sans envisager un seul instant le transport de marchandises lourdes sur cette ligne de montagne.

Selon nous les économies que peuvent être réalisées en ne procédant pas à une amélioration **conséquence** de la ligne Grenoble - Veynes peuvent être reportées pour la réalisation :

➤ du tunnel ferroviaire de base à 2 voies de Montgenèvre

➤ sur une nouvelle ligne ferroviaire entre La Saulce - La Bâtie Neuve

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission  
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron



●●● A l'heure où le baril de brut est en route pour des sommets qu'il n'est pas prêt de redescendre il nous faut tout faire pour s'opposer au transit des marchandises par la **montagne** et respecter ainsi le **Protocole de Kyoto** et la **Convention Alpine**.

Par un aménagement **conséquent** nous entendons l'aménagement qui va favoriser la **vitesse d'écoulement** du TRAFIC et qui va susciter un appel de camions de l'A7 vers l'arc alpin. Ainsi l'aménagement à 3 voies alternées des RN 85 et 75 est **conséquent** et de

surcroît plus coûteux qu'un aménagement avec quelques créneaux de dépassement alternés. Si nous associons à ceci la disparition des points noir accidentogènes, le contournement des agglomérations situées sur la RN 85 et 75 (le contournement de La Mure sera à voir très sérieusement), et la suppression des passages à niveau sur la RN 75, nous obtenons l'**aménagement à minima** des RN 85 et 75 qui améliore la **sécurité de circulation** et la **qualité de vie** des populations riveraines sans accroître la vitesse de circulation et la venue de camions sur l'Arc Alpin.

### > LES VÉRITABLES URGENCES SELON DRAC NATURE

Ceci dit, cet argent qui sera économisé par un aménagement à **minima** plutôt que **conséquent** des RN 85 et 75 nous proposons de l'utiliser pour améliorer les liaisons transversales entre ces deux RN mais aussi et surtout pour **trouver une**

**solution définitive et pérenne à l'engorgement de l'A7 de la vallée du Rhône**. La solution tout le monde la connaît et en parle depuis 10 ans mais rien ne bouge : c'est évidemment le transfert des camions de l'autoroute vers le rail et ceci sur la totalité

de l'axe Nord-Sud. Sur le terrain des possibilités existent avec les lignes de chemin de fer sans affectation. Nous espérons que le Débat Public permettra aux responsables de prendre conscience de l'urgence d'une décision dans cette direction.

### > LE DÉVELOPPEMENT SELON DRAC NATURE

À DRAC NATURE nous pensons que vouloir préserver la qualité de vie n'est pas antagoniste d'un développement économique, touristique, agricole. Nous précisons que le développement économique peut s'effectuer sous la forme d'artisans tous corps de métier dont nous avons le plus grand besoin localement alors que l'installation d'industrie (sauf si elles sont légères et non polluantes) ne serait pas en adéquation avec notre territoire.

Même chose avec le développement touristique où le gîte rural doit être la règle plutôt que de gros ensembles hôteliers. Au niveau agricole, la partie Trièves de notre territoire est sur le bon chemin car il accueille 20 % de sa surface agricole en Bio (2 % au niveau national). Cette tendance au développement de la biodiversité et d'une agriculture de qualité doit être soutenue et nous pensons qu'un système autoroutier qui tranche dans le vif des terres exploitées ne doit pas être retenu.

Si de nouveaux habitants doivent venir nous rejoindre dans nos territoires nous pensons qu'ils doivent occuper un emploi dans les secteurs économiques, touristiques, agricoles que nous venons de décrire de façon à rapprocher leur lieu de travail de leur lieu d'habitation. Nous sommes en effet opposés au principe des villages dortoirs où les travailleurs des villes ne viennent que pour se reposer (échanges

pendulaires entre ville et campagnes) sans avoir le temps de participer à la vie locale. La spéculation foncière qui s'ensuit a des effets pervers sur l'existence des fermes et des terrains agricoles et sur les paysages par effet de mitage. Il ne favorise pas par ailleurs l'installation de jeunes agriculteurs. Nous redoutons ces effets la plupart du temps dus à l'implantation d'un système autoroutier.

### > L'ATTEINTE AUX PAYSAGES

En rapport avec la photo ci-contre nous voulons citer une anecdote dont nous avons été témoins à DRAC NATURE et qui situe bien le caractère dominant de notre territoire qu'il importe de préserver : un projet de deux éoliennes de 120 m de



La plaine de Pellafol prise de La Mure - Photo : Julien BESSET / DRAC NATURE

haut a été présenté à l'agrément du Préfet de l'Isère. Le lieu d'implantation était au beau milieu de la plaine de Pellafol au croisement de trois ZNIEFF et d'une zone NATURA 2000. Après consultation de la

Commission des sites et avis défavorable de l'expert paysager, le Préfet de l'Isère a refusé l'agrément pour **atteinte aux paysages**. Il s'avère qu'en ce lieu passe le projet d'autoroute de montagne par Gap qui

va présenter un impact différent mais plus profond que celui de deux éoliennes.

➤ **Nous comptons sur le bon sens des décideurs et espérons en l'avenir...**

## ➤ LA BIODIVERSITÉ ET L'HOMME

Selon l'Union Mondiale pour la Nature, 2 ou 3 espèces animales ou végétales disparaissent toutes les heures quelque part sur la planète. La France abrite la plus grande diversité biologique de l'Europe, et les territoires traversés par la LGS sont très riches en faune et en flore... Une infrastructure autoroutière ou une

2 X 2 voies - en plus des atteintes aux paysages, de la dégradation de l'ambiance sonore et de l'augmentation des émissions de polluants - a des effets directs sur l'environnement : **la destruction des espaces naturels, et leur fragmentation**. L'accroissement du trafic entraîne l'accroissement de ces impacts, dans des

espaces reconnus pour leur valeur patrimoniale, classés ZNIEFF I et II, "Natura 2000", et est contraire à la politique communautaire mise en place pour enrayer la perte de biodiversité.

**Le maintien de cette biodiversité est vital pour l'Homme.** Nous le savons tous dans notre for intérieur.

## ➤ QUELQUES CONTRADICTIONS RELEVÉES CHEZ LES PARTISANS DU SYSTÈME AUTOROUTIER

Nous avons assistés aux réunions du Débat Public les plus importantes, notamment le 6 septembre à Gap. Nous y avons entendu les responsables locaux plaider pour une autoroute de montagne par Gap avec les arguments contradictoires suivants :

➤ *Gap doit être traversée par une autoroute comme Lyon, Grenoble, Chambéry sinon il n'y a pas de justice !*

**Notre avis :** C'est vouloir infliger aux 40 000 habitants de Gap le même sort funeste que celui des trois grandes villes de Rhône-Alpes polluées par le passage des camions. Près de 1 000 camions par jour passeront à Gap avec l'autoroute de montagne (7 % de 14 000 véhicules/jour). En dehors des commerçants, des industriels, des responsables de stations de sports

d'hiver, que pensent les habitants de Gap de ce chiffre ? Ont-ils été correctement informés avant referendum ?

➤ *L'autoroute de montagne doit passer par Gap plutôt que par Lus, car selon le*

*mier magistrat de Gap, "Il faut absolument préserver la Vallée du Buëch du passage de l'autoroute".*

**Notre avis :** pourquoi ne pas appliquer cet argument de protection à la **Vallée de**

**l'Avance** où passeront les 4 voies de l'autoroute de montagne par Gap en plus de la rivière Avance et des 2 voies de la D942 ? Nous proposons nous une voie ferroviaire de fret au lieu de 4 voies d'autoroute La Saulce - La Bâtie Neuve pleines de camions. Il n'y a pas photo !!



Fenêtres ouvertes sur camion dans la rue de La Mure (7 000 habitants).  
Photo : Julien BESSET / DRAC NATURE

## ➤ QUELQUES ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES

### a Quelle solution apporte le plus de sécurité ?

L'aménagement des nationales.  
Paradoxe ? Pas du tout.

En effet une autoroute est plus sécurisée qu'une nationale aménagée.

Mais une **autoroute à péage** n'est utilisée que par **40%** des usagers.

Une **voie aménagée gratuite** est utilisée

par **tous** les usagers.

Pourquoi la sécurité ne serait-elle améliorée que pour une minorité, la plus aisée, alors que les financements sont essentiellement publics ?

C'est pour le plus grand nombre que la sécurité doit être assurée.

### b Quelle solution irrigue le plus le territoire et apporte la plus grande desserte économique ?

Une autoroute, sur un seul axe, avec 7 ou 8 sorties ou

L'aménagement de trois axes importants (N75, N 85, D994)

avec des transversales entre ces axes



(Monestier de Clermont - La Mure, Clelles - Corps, Aspres/Buech - Gap, etc.).

Les petites et moyennes entreprises, l'artisanat, l'agriculture, le tourisme ont besoin de toute une irrigation pour appuyer leur développement économique sur des relations de proximité avec les villes (Grenoble - Gap).

### **C** Garantir la permanence de l'axe Nord - Sud

C'est un des objectifs de la Liaison Grenoble Sisteron<sup>1</sup>.

Pour que cet objectif soit crédible, il faut ajouter au prix déjà important du projet adopté :

➤ le coût du contournement de Grenoble, indispensable pour son bon fonctionnement<sup>2</sup>, soit environ 1 milliard d'euros,

➤ les investissements sur la A 48 (Ambérieu - Bourgoin), la A 510 (Cadarache - Saint Maximin) et la A 585 (Antenne de Digne).

C'est à l'ensemble de ces investissements que nous devons comparer le coût des aménagements pour transférer les poids lourds sur le rail :

➤ dans la vallée du Rhône, en réaménageant les voies désaffectées à l'Ouest du Rhône,

➤ sur l'axe Lyon - Lille et Lyon - Nancy en utilisant les voies désaffectées ou celles qui sont utilisées pour le transport des marchandises,

➤ sur l'axe Espagne Italie et le port de Marseille - Fos et l'Italie par le tunnel du Montgenèvre.

Que ce soit en terme d'intérêt économique ou d'intérêt écologique, ces aménagements ferroviaires sont de loin plus pertinents que les infrastructures routières, pour un prix comparable.

1 - voir dossier du Débat Public, page 66

2 - voir à ce sujet le rapport de la mission du Conseil général des Ponts et Chaussées, présidé par Christian BROSSIER, inspecteur général : "La politique française des transports terrestres dans la Alpes - Conseil général des Ponts et Chaussées - La documentation française." pages 80 et 81

# Conclusion

## Pour nous, à DRAC NATURE

L'intérêt de la Liaison Grenoble-Sisteron ne doit pas être évalué en terme de vitesse (les gains sont faibles), mais en terme de sécurité routière et de fluidité pour le trafic sachant que les gros aménagements amènent l'engorgement inéluctable et une course en avant pour des aménagements complémentaires.

Nous sommes favorables à l'aménagement des infrastructures routières dans notre région, mais pas au gaspillage des fonds publics qu'il apparaît plus pertinent d'investir pour réduire les pollutions à effet de serre, en particulier en favorisant le transfert des marchandises vers le rail.

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

 **N°Vert 0 800 286 096**