

COJAM COORDINATION JURA- ALPES-MÉDITERRANÉE POUR DES ALTERNATIVES AUX LIAISONS AUTOROUTIÈRES

LES ENJEUX DU PROJET

> CONTACT

COJAM

la Coordination Jura-Alpes-Méditerranée pour des alternatives aux liaisons autoroutières regroupe :

- la FédérAtion régionale pour la Protection de la NATure de l'Isère (FRAPNA),
- la FédérAtion Régionale pour l'Environnement de Provence-Alpes-Côtes d'Azur (FARE-SUD).

Elle s'est constituée en 1996 pour rechercher de nouvelles solutions de transport sur l'arc alpin.

Coordination COJAM

14, Rue Berenger
38360 - Sassenage

Tél. : 06 85 54 70 50

E-mail : cojam@wanadoo.fr

➤ La desserte des territoires

La desserte de l'ensemble des territoires du Sud-Isère et des Hautes-Alpes constitue le besoin essentiel qu'il est impossible de satisfaire à partir d'une seule infrastructure en raison de la géographie des pays traversés.

➤ La fonction de transit européen Nord-Sud

Initialement, le projet d'autoroute A 51 comportait une fonction de délestage de l'autoroute A 7. Le nouveau projet, à juste titre, ne comprend plus que la fonction de transit Nord-Sud, nécessaire aux habitants des régions alpines.

Mais, avec la privatisation de l'exploitation des concessions autoroutières, comment croire que les exploitants se priveront d'un axe Nord-Sud supplémentaire pour écouler un maximum de véhicules. Ces considérations rendent peu crédibles les études de trafic présentées.

➤ Les changements climatiques

• Effet de serre

Selon Jean Jouzel, directeur de recherche au Laboratoire des sciences du climat, les émissions de gaz à effet de serre sont actuellement de 6 à 7 milliards de tonnes et devraient être réduites à 2 ou 3 milliards pour stabiliser l'effet de serre.

• Assombrissement de la planète

La communauté scientifique internationale vient de mettre en évidence l'effet d'assombrissement de la planète provoqué par les particules et condensations émises. Il s'agit là d'une découverte fondamentale qui démontre que l'effet de serre a été masqué par cet effet inconnu jusqu'à maintenant. L'effet de serre est bien réel et certainement plus avancé que nous ne le pensions.

• Urgence de changer le cours de choses

Maintenant, l'augmentation de la température ambiante est devenue une certitude. Les calottes glaciaires des pôles risquent de fondre, entraînant une hausse du niveau des mers (jusqu'à 5 mètres selon les régions). À terme, les hydrates de méthane stockés en grande quantité en dessous de ces calottes seraient libérés, rendant notre air irrespirable. D'autres conséquences sont envisageables comme les modifications des courants marins (arrêt du Gulf Stream et refroidissement majeur de l'Europe). De quoi amplifier la mobilisation internationale initiée à Rio, renforcée à Kyoto, et qui se traduit en France par l'élaboration d'un plan Climat sous l'égide du Ministère de l'Environnement.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron



...LES ENJEUX DU PROJET

► Le Débat Public

Le Débat Public sur la liaison Grenoble-Sisteron ne peut ignorer ces éléments, car les transports représentent 25 % des émissions de gaz à effet de serre. Peut-on raisonnablement proposer une nouvelle infrastructure, en la justifiant par une progression importante des trafics ?

En réponse aux promoteurs du projet, nous considérons que :

- d'une part, les promesses de nouveaux

moteurs sont anciennes. À l'exception du moteur hybride récemment commercialisé et qui permet une économie de consommation de 40 %, aucune des pistes de recherche annoncées n'a débouché sur un modèle suffisamment propre pour être généralisé,

- d'autre part, le milieu alpin, avec ses particularités climatiques et ses vallées fortement urbanisées, subit des contraintes et des pollutions qui doivent être réduites.

L'application du principe de précaution,

devenu un principe constitutionnel en France, impose que le développement d'une infrastructure de transport ne provoque pas d'augmentation exagérée des différents niveaux de pollution.

La satisfaction des besoins de déplacement et de transport doit donc être examinée sous les aspects de son opportunité au regard de l'investissement à consentir et de son acceptabilité environnementale, deux points analysés dans les parties qui suivent.

► L'OPPORTUNITÉ DE L'INVESTISSEMENT

Le besoin d'amélioration de la liaison Grenoble-Sisteron est très ancien et personne ne conteste la nécessité de réaliser un projet dans ce sens.

L'étude qui nous est proposée fait état de 3 propositions, dont deux autoroutières. L'approche multimodale, mise en avant lors de la précédente concertation, n'est pas prise en compte.

L'analyse prospective des trafics conduit le maître d'ouvrage à soutenir que seul un projet autoroutier est de nature à satisfaire durablement les besoins. Ce point reste à démontrer pour de nombreuses raisons.

D'une part, la projection faite lors de la concertation Gayssot a montré que les évaluations proposées étaient surestimées. La présente étude fait état, pour l'horizon 2020 et selon les secteurs, de 8 100 à 10 900 v/j sur la RN 75, et de 8 300 à 11 700 sur la RN 85 (en éliminant le secteur La Saulce-Gap dédié principalement à la desserte de Gap). Ces trafics n'étant pas

cumulables, ils ne peuvent en aucun cas justifier une voirie de type autoroutière qui nécessite 22 000 v/j.

D'autre part, les modèles employés pour les simulations d'évolution sont fondés sur une corrélation forte entre croissance économique et importance des trafics routiers. Cela est fortement remis en cause par la hausse du prix de l'énergie et par la modification en profondeur de l'économie liée aux nouvelles technologies et aux contraintes environnementales. Même si des besoins de déplacement nouveaux apparaissent dans les régions concernées (ex. l'implantation du Centre de Recherche ITER à Cadarache), les besoins de transport doivent être appréciés au regard d'une nécessaire évolution des modes de production. En effet, il suffit d'une réflexion de bon sens pour comprendre que la hausse importante du prix de l'énergie va provoquer une baisse des transports de produits semi-finis.

Par ailleurs, si les aspirations des individus semblent toujours aller vers une mobilité accrue, les conditions de cette mobilité changent. En particulier, l'étalement des temps de loisir, le développement des transports express régionaux, l'augmentation du coût des carburants réduiront le besoin d'infrastructures de transport. Le fonctionnement futur de l'industrie, des services et des loisirs ne provoquera plus autant de progression des transports. De même le développement des télécommunications, sauf effet de rebond à analyser, contribuera à leur limitation.

Enfin, l'affirmation développée par le maître d'ouvrage, selon laquelle l'aménagement des routes nationales n'est pas une solution viable à horizon de vingt ans, puisqu'elle conduirait à une saturation des voiries, n'est pas recevable car la limitation des trafics doit passer par de nouveaux critères tels que le niveau de nuisances acceptables, notamment en gaz, bruit et poussières.

► L'ACCEPTABILITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET

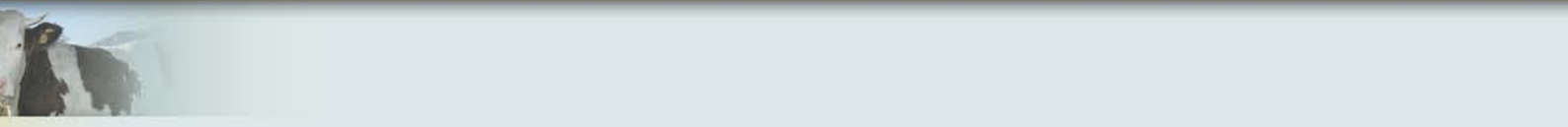
Les infrastructures de transport se multiplient, réduisant de plus en plus la dimension des espaces naturels, mettant en cause la biodiversité et l'existence de paysages naturels. Une réelle politique d'aménagement du territoire suppose la structuration de l'espace national et la dé-

finition de politiques de pays.

La sensibilité des milieux alpins a été démontrée à plusieurs reprises. Les vallées alpines supportent mal la pollution en raison de la moindre dispersion, parfois liée au phénomène météorologique de "couvercle". La formation d'ozone est éga-

lement favorisée par la chaleur et les épisodes de canicule ont tendance à devenir plus fréquents.

La situation de Grenoble où les limitations de vitesse sont devenues courantes illustre ces phénomènes. Aix-en-Provence est également très concernée par les



engorgements de circulation.

Il ne fait pas de doute que, pour ces villes, les seuils d'acceptabilité sont dépassés et que plus aucun trafic ne saurait être ajouté, sauf à mettre en danger la santé des habitants de ces villes. Ceux-ci auraient sur ce point matière à invoquer le nouveau droit constitutionnel créé par la charte de l'environnement.

Les effets de coupure au sein des zones traversées auront eux aussi des conséquences très importantes pour la faune. Le dossier du maître d'ouvrage se veut

rassurant, mais il est insuffisamment précis sur les travaux d'aménagement qui seront réalisés. Il n'indique pas quel budget y sera consacré. Or, ces coûts seront très importants, ce qui enlève toute certitude quant à leur réalisation effective.

Enfin, le bruit est une forte nuisance des circulations sur autoroute. Là aussi, le maître d'ouvrage ne fournit pas l'inventaire des habitations concernées dans une bande de 500 mètres de part et d'autre des tracés prévus.

Ces éléments conduisent à considérer

qu'aucun des projets autoroutiers n'est acceptable, soit pour des raisons économiques liées à la non démonstration de l'utilité de l'ouvrage, soit pour des raisons environnementales mettant en cause la santé des riverains et la vie faunistique.

Une expertise complémentaire concernant la prévision d'évolution des trafics incluant les possibilités de leur régulation et l'évaluation des nuisances générées par secteur homogène habité est indispensable pour dimensionner l'ouvrage projeté, ceci pour chacune des solutions présentées.

> L'AUTRE SOLUTION

Sur un plan global, il convient d'organiser la mutation des systèmes de transport actuels en commençant par les véhicules les plus polluants et par les bassins d'activité économique où les moyens de transport sont en évolution.

Les transports de fret en camion, dont la consommation de gazole se situe entre 30 et 150 litres au 100 km, selon le chargement et la pente du parcours, constituent incontestablement une cible prioritaire pour préserver la qualité de l'air.

Les véhicules individuels sont aussi une source de pollution cumulée importante et, dans un premier temps, il convient d'agir sur les trajets les plus répétitifs : domicile/travail.

Sur le plan local, il convient de raisonner par type de besoin et par secteur géographique. Le bassin d'activité économique le plus important sur le trajet est celui de Gap, mais ceux de Sisteron et Grenoble sont également très concernés par l'infrastructure. Les besoins sont de nature différente : industrielle et de services dans le bassin gapençais, touristique pour les stations des Hautes-Alpes, agro-touristique et artisanale pour les zones rurales de moyenne montagne des pays du Trièves, Buech, Diois, Matheysine, Valbonnais, Champsaur, Valgaudemar, Devoluy, Embrunais, Pays de Seyne et Ubaye.

> Transport de fret

Puisque le relief rend difficile et onéreux le trafic de transit, les besoins de transport de fret sont locaux. On sait que le transport ferroviaire est l'un des plus économes en énergie, mais que l'une de ses limites réside dans le système de traction fondé sur l'adhérence des roues motrices. Les difficultés de la montée de la côte de La Freyssinouse (à proximité de Gap) le montrent.

Mais si l'on accepte de raisonner sous l'hypothèse probable qu'un nouveau système de transport ferroviaire de fret est en train d'émerger, fondé sur des techniques de transport combiné, irriguant les zones d'activité par regroupement et mettant en oeuvre la traction répartie sur la longueur de la rame et non plus au moyen de locomotives, alors le transport ferroviaire de fret constitue un moyen alternatif performant, exploitable de manière concurrentielle au transport routier pour des zones d'activité à forte densité.

Sur ce principe, le bassin de Gap peut bénéficier d'une desserte ferroviaire fret, en requalifiant les voiries existantes, à partir de Valence et de Marseille via Sisteron (Cf. carte dossier Maître d'ouvrage page 59).

La réalisation d'une voie ferroviaire nouvelle par la vallée de l'Avance permet de

réduire le parcours Marseille-Briançon en évitant Gap.

Pour faire bénéficier les bassins socio-économiques de Gap et de Briançon, et plus généralement les Hautes-Alpes d'une pleine expansion, il conviendra d'inscrire cette région dans une démarche plus ambitieuse d'ouverture sur l'Italie. Il nous revient de prévoir cette évolution en programmant le percement du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, créant un axe alternatif vers l'Europe centrale

> Déplacements des personnes

L'alternative proposée pour répondre aux besoins de déplacements des personnes repose sur trois actions concomitantes :

- la rénovation complète des réseaux routiers existants,
- la rénovation du réseau ferré,
- l'utilisation des nouvelles technologies numériques de communication.

Cette triple action permet la desserte fine des pays traversés et l'amélioration des liaisons entre Gap, la ville centre et chacune des villes voisines. Elle permet une dynamique forte de développement des bassins de vie alpins et de leurs échanges interrégionaux.





La rénovation du réseau routier concerne les routes suivantes

(Cf. carte dossier Maître d'ouvrage page 77) :

- RN75 - Grenoble Aspres Sisteron,
- RN85 - Grenoble Gap Sisteron,
- RN 91 - Grenoble Briançon
- RD 994 - RD 93
et RD 993 Gap Aspres Die,
- RD 900 - Gap Tallard Barcelonnette,
- RN 94 - Gap Briançon,
- RD 526 - Clelles Mens La Mure,
- RD 34 - Col du Fau – Mens,
- RD 66 - Mens Corps,
- Les réseaux communaux.

La rénovation du réseau ferré comprend la réalisation d'un ensemble d'échanges centrés sur Veynes en direction de :

- Gap,
- Briançon,
- Marseille,
- Valence,
- Grenoble.

En matière de communication numérique, nous proposons, dans le cadre de l'amélioration de la liaison Grenoble Sisteron, de prévoir un large investissement pour cette technologie. Il portera sur :

- le raccordement de toutes les Mairies au réseau fibre traversant déjà les hautes Alpes
- la mise en place de pôles de vidéo conférence.

Conclusion : Intérêt de la solution alternative

Celle ci permet de satisfaire de nombreux besoins économiques, sociaux, culturels, d'enseignement et de formation pour le département des Hautes-Alpes et les pays du Sud Isère.

La ville de Gap est désenclavée et, au-delà de son bassin, se dessine un effet réseau dont les synergies régionales sont intéressantes.

Le coût des infrastructures pour cette solution alternative a été évalué, par les services de l'État, à **610 millions d'euros pour la rénovation de routes nationales RN 75 et RN 85.**

Ces chiffres sont à comparer aux **2,2 milliards d'euros prévus pour la réalisation d'une solution autoroutière dont 75 % de financement public.**

Un tel programme a l'avantage de rendre possible l'engagement des Collectivités Territoriales qui se sont, avec sagesse retirées d'un projet dont les conséquences financières eussent été catastrophiques.

Cette solution amorce la mise en place de solutions de transport pérennes grâce à la réduction des pollutions et de l'effet de serre, la diminution de la consommation énergétique, l'amélioration de la sécurité du réseau routier, tout en desservant au mieux les territoires concernés.

L'alternative s'inscrit donc dans une nouvelle logique d'équipements publics rendant compatible la sauvegarde de l'environnement et la santé des populations avec le développement économique et social souhaité par tous.

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

 **N°Vert 0 800 286 096**