

ADTC ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN, VOIES CYCLABLES ET PIÉTONNES DE LA RÉGION GRENOBLOISE



La liaison Grenoble - Sisteron

fait actuellement l'objet d'un débat public.
Le dossier du maître d'ouvrage (DRE PACA) consultable sur :

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

fournit un grand nombre de données intéressantes.
Mais la présentation de ces données est clairement "orientée"
pour justifier un aménagement autoroutier.

> LES ESTIMATIONS DE TRAFIC

Les estimations de trafic (routier et ferroviaire) données pages 57 et 61 sont une simple extrapolation des tendances passées et ne tiennent pas compte des évolutions récentes, comme la forte augmentation du coût du pétrole. Cette augmentation, qui pèse sur le budget des ménages, commence à modifier les habitudes : le nombre de voyageurs augmente fortement sur les TER, tandis qu'aux péages autoroutiers le trafic semble stagner (Le Dauphiné Libéré, Grenoble 10 septembre 2005).

La hausse des prix du carburant est une tendance lourde et durable avec l'augmentation de la consommation mondiale et la raréfaction des ressources. La plupart des experts prévoient que la production de pétrole atteindra son maximum au plus tard en 2020 (ce qui est l'échéance prévue pour l'ouverture de l'autoroute A51).

La raréfaction du pétrole n'est qu'un aspect de la limitation des ressources en énergie, et il ne faut pas attendre des miracles des évolutions technologiques (voiture électrique). L'utilisation des biocarburants n'est pas à l'échelle du problème, sauf à mobiliser l'ensemble des terres cultivables, ce qui n'est pas envisageable.

Il faudra donc se préparer à une diminution de l'usage de la voiture individuelle et du transport par camion. Il est préférable de l'anticiper plutôt que de la subir de plein fouet dans 20 ans.



> CONTACT

ADTC

Association pour le Développement des
Transports en Commun, voies cyclables
et piétonnes de la région grenobloise

Antoine JAMMES
Président de l'ADTC

Maison de la Nature
et de l'Environnement de l'Isère
5, Place Bir Hakeim
38000 GRENOBLE

Tél. : 04 76 63 80 55

E-mail : contact@adtc-grenoble.fr

Site : www.adtc-grenoble.org

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron





> LE TRAFIC INDUIT

L'argument de trafic induit est utilisé pour écarter la solution d'un aménagement limité de la nationale 75. En substance, des améliorations ponctuelles devraient entraîner une augmentation de trafic, qui dégraderaient la circulation dans la traversée d'agglomérations.

D'autres aménagements (déviation d'agglomérations) seraient rendus nécessaires ; à leur tour ces aménagements entraîneraient une augmentation de trafic, et lors des pointes estivales, la capacité d'une route à deux voies ne serait plus suffisante...

Cet argument, juste, est utilisé de façon spéieuse.

D'une part, le premier scénario R1 présenté est loin d'être un scénario minimaliste, puisqu'il va jusqu'à prévoir des déviations pour des "agglomérations" de 100 à 300 habitants. Ce détail est d'autant plus remarquable quant on voit que Serres attend sa déviation depuis 20 ans (les emprises sont réservées depuis 1984) et que le projet de déviation de Monestier de Clermont n'a été débloqué qu'une fois les travaux de l'A51 engagés...

D'autre part, il n'est jamais question du trafic qu'induirait un

aménagement autoroutier en dehors de l'autoroute elle-même :

- > sur les routes secondaires permettant l'accès aux échangeurs,
- > sur l'itinéraire du col de Montgenèvre, surtout dans le cas où l'autoroute passerait à l'est de Gap,
- > dans la traversée de l'agglomération grenobloise, où l'augmentation de trafic générée par l'A51 provoquerait la saturation de l'A480.

On voit que les arguments de sécurité et de trafic induit ne sont employés que lorsque ça arrange les promoteurs de l'autoroute.

> LE COÛT

La présentation des coûts est toute aussi tendancieuse.

Dans le scénario ferroviaire, le calcul du coût (2,2 milliards d'euros) intègre le tunnel ferroviaire du Montgenèvre (1,3 milliards d'euros). Il s'agit d'un projet tout à fait intéressant, mais d'une toute autre nature que les projets nord-sud qui lui comparés (aménagements des RN 75 et 85, autoroute A 51 par l'ouest ou par l'est de Gap), qui n'intègrent pas d'aménagement transalpin.

Pourquoi cette méthode de calcul différente sinon pour faire croire que l'alternative ferroviaire est tout aussi coûteuse qu'un aménagement autoroutier ?

Dans les scénarios autoroutiers, les calculs ignorent le coût

des aménagements induits par l'autoroute elle-même :

- > l'amélioration des nationales parallèles pour absorber le trafic lorsque l'autoroute est coupée par un accident,
- > l'amélioration des routes permettant l'accès aux échangeurs,
- > l'amélioration de la RN94 rendue nécessaire par l'attractivité accrue du col de Montgenèvre pour les traversées France - Italie,
- > la Tangentielle Nord - Sud de Grenoble.

Il faudrait donc que l'État et les collectivités locales paient deux fois, et cher :

- > une fois pour la subvention d'équilibre de l'autoroute elle-même : l'estimation actuelle de 75% du coût total donne déjà

1350 à 1650 millions d'euros, et les estimations sont habituellement très inférieures au coût final,

- > une fois pour aménager les autres routes (RN 94, RD 994, RD 526, etc...) et réaliser la Tangentielle Nord - Sud de Grenoble.

Rappelons que l'État s'est désengagé des Plans de Déplacements Urbains, que la Région Rhône Alpes a refusé de s'engager pour la Rocade Nord de Grenoble et que la communauté d'agglomération de Grenoble vient de reporter la Rocade Nord à 2020 pour raisons financières...

Et après avoir mis la main à la poche pour l'A51, il leur faudrait encore financer la Tangentielle Nord - Sud qui serait rendue nécessaire ?

> LE DÉSENCLAVEMENT, LE TOURISME ET L'ENVIRONNEMENT

Le désenclavement ferroviaire est une fois de plus oublié.

Le dossier passe sous silence le fait que le train de nuit Paris - Briançon, seule relation à longue distance au départ des Hautes Alpes, est menacé. Que les temps de parcours se dégradent (il faut 1h55 pour relier Grenoble à Veynes alors que l'Alpazur mettait 1h37 en 1975). Que l'autoroute peut entraîner la disparition du train dans le secteur. Qu'une fraction importante de la population (jeunes et personnes âgées) n'a pas accès à l'automobile. Cette fraction risque de croître avec le vieillissement de la population.

Le désenclavement (routier) est le leitmotiv du dossier, parfois jusqu'à l'absurde. On croit rêver en lisant page 67 : "Ainsi, pouvoir relier Gap à Grenoble en une heure quelles que soient les conditions météorologiques constitue un objectif essentiel à réaliser !".

Comme si l'autoroute allait résoudre de façon magique les problèmes d'accessibilité et les aléas météorologiques. Il est peut-être utile de rappeler que l'autoroute Grenoble - Lyon est soumise à ces aléas et qu'il lui arrive plusieurs fois par an d'être coupée par la neige ou par un camion qui s'est mis en travers à cause du verglas.

A lire le dossier de la DRE, on oublierait presque que le département des Hautes Alpes a un taux de chômage plus faible que la moyenne nationale et que le magazine Le Point l'a classé à plusieurs reprises premier comme département où il fait bon vivre, en prenant en compte des critères aussi bien économiques qu'environnementaux.

L'éloignement relatif des Hautes Alpes a préservé celles-ci d'une bétonnisation massive. Le conseil général ne manque pas de le rappeler par son slogan "les Alpes Vraies". Le calme et les espaces naturels sont un argu-

ment touristique décisif et la synthèse rappelle d'ailleurs en page 7 que "la moitié des logements des Hautes Alpes et une grande partie de ceux de l'Isère sont des résidences secondaires".

Cela vaut-il la peine pour gagner au mieux une demi-heure sur le trajet de dépenser 1,5 milliard d'euros et de banaliser l'espace par des aménagements routiers lourds et une pression foncière accrue ? Et à quoi sert-il d'accéder plus rapidement aux stations de ski si le réchauffement climatique rend la neige de plus en plus rare ?



Photo : DRE PACA

> DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

Au lieu des aménagements lourds proposés, plusieurs pistes sont à envisager.

La liste ci-dessous donne quelques mesures.

> En premier lieu, il est urgent de réaliser le doublement et l'électrification complète du sillon alpin et raccorder le sillon alpin à la LGV à Valence TGV

pour faciliter les relations Alpes du Nord - Méditerranée, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Ce projet, que la SNCF qualifiait de rentable dès 1965, n'est même pas commencé alors qu'il figure en partie dans le contrat de plan Etat-Région 2001-2006 ! En mettant Grenoble à 2h de Marseille et Chambéry à 3h de Montpellier,

il peut pourtant entraîner un report modal vers le train.

> Il convient de mieux utiliser les voies ferrées : rétablir les points de croisement, doubler la ligne sur les secteurs les plus chargés où l'emprise est à double voie (Grenoble - Jarrie et Veynes - Gap) ; améliorer les performan-





ces des lignes par l'entretien des voies et par la signalisation.

➤ Réouvrir des lignes Avignon - Pertuis et Saint Auban - Digne (avec un troisième rail pour le chemin de fer de Provence). Réouvrir la ligne Grenoble - Veynes pour le fret, afin d'éviter les détours inutiles par la vallée du Rhône.

➤ Le percement d'un tunnel ferroviaire sous le col de Montgenèvre est évidemment un projet très intéressant, bien que ce ne

soit pas à proprement parler une alternative à l'A51.

➤ Améliorer les points les plus problématiques sur la RN 75 et RN 85 (en réalisant par exemple les déviations de Serres et de la Mure), sans prétendre en faire un axe rapide et toujours fluide.

➤ Inciter les bailleurs à proposer des locations commençant et finissant le samedi ou le dimanche pour étaler les pointes de week-end.

➤ Réaliser une voie verte sur l'emprise qui était destinée à la voie ferrée La Mure - Gap - Barcelonnette pour promouvoir le tourisme à vélo (à l'image de la voie verte Givry - Cluny qui est un succès).



Photo : DRE PACA.

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

