

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE GRENOBLE

GRENOBLE-SISTERON : POUR UNE ATTRACTIVITÉ DURABLE DE GRENOBLE ET DU DAUPHINÉ !



> CONTACT

CHAMBRE DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE GRENOBLE

Tél. : 04 76 28 25 00

E-mail :
grenoble-sisteron@grenoble.cci.fr

La CCI de Grenoble défend depuis longtemps (1987 !) l'intérêt d'une liaison de type autoroutier entre Grenoble et Sisteron. Aujourd'hui, 74 % des chefs d'entreprises pensent que la mauvaise qualité de la liaison actuelle est un frein au développement des échanges et 86 % d'entre eux estiment qu'une liaison autoroutière favorisera le développement économique de leurs entreprises.

Quelle situation ubuesque que cette valse-hésitation pour achever 80 km sur un tracé Nord-Sud qui en compte plus de 700 !

Le bon sens, la sécurité, l'attractivité durable de Grenoble et du Dauphiné exigent qu'une solution réaliste soit rapidement arrêtée et mise en œuvre.

La CCI de Grenoble, au nom de l'intérêt général des 24 000 entreprises de la région grenobloise et de leurs 170 000 salariés, demande donc à l'Etat d'engager les études et les travaux pour une liaison de type autoroutier passant par Lus-La-Croix-Haute, c'est à dire par l'Ouest de Gap, privilégiant la desserte des territoires traversés, prévoyant l'aménagement du barreau Aspres-Gap ainsi que la traversée de l'agglomération grenobloise.

Gilles DUMOLARD
Président de la Chambre
de commerce et d'industrie de Grenoble

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission
particulière
du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron

> LA SÉCURITÉ D'ABORD...

Avec une moyenne de 9 000 véhicules jour sur les nationales 75 et 85 (et des pointes à 15 000 en été), les axes routiers actuels sont souvent saturés, toujours dangereux. Ainsi, le taux d'accident sur ces 2 routes est supérieur à la moyenne

nationale (respectivement + 15% pour la RN 75 et + 51 % pour la RN 85).

D'une manière générale, à kilomètres/passagers équivalents, l'autoroute est 4,5 fois plus sûre qu'une route classique.

> ET DU BON SENS

Avec les tronçons autoroutiers [Grenoble-Col du Fau] au Nord et [Sisteron-La Saulce] au Sud, des investissements importants ont été réalisés par les concessionnaires et les collectivités publiques. Ces investissements doivent pouvoir bénéficier à tous. Début 2007,

avec l'ouverture de l'A51 jusqu'au col du Fau, seuls 80 kilomètres manqueront à cet axe Nord-Sud (sur un itinéraire Dijon - Nice de 700 km). Ne pas terminer cet axe serait un énorme gaspillage public compte tenu des sommes déjà investies.

> UNE DERNIÈRE CHANCE POUR GRENOBLE ET LE DAUPHINÉ

> Restaurer le rayonnement de Grenoble

Une liaison de type autoroutier représente la dernière chance pour l'agglomération grenobloise de se positionner sur un axe Nord-Sud d'intérêt national, car Grenoble s'isole (liaison Tgv médiocre, aéroport éloigné...).

Il s'agit bien de maintenir le rayonnement de la région Grenobloise, en particulier le développement de ses relations avec le grand Sud-Est.

> Développer l'économie et le tourisme

L'économie se nourrit d'échanges. Aujourd'hui, l'exigence se situe au niveau de la qualité de ces échanges.

Au flux naturel de transport dans les Alpes se rajoute celui lié au développement des relations économiques entre les Alpes du Nord et du Sud (avec un renforcement prévisible, en particulier entre le pôle Grenoblois et celui d'Aix-Marseille). Le développement du tourisme nécessite

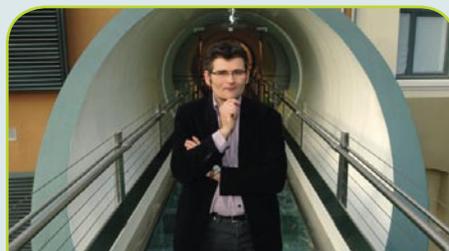


Photo musée de l'eau

TÉMOIGNAGE DE

Bruno VITTE, directeur du musée de l'eau (Pont-en-Royans, Isère)

“La proximité de l'autoroute*, dans notre région rurale, est un critère déterminant pour la fréquentation de notre musée. Avec deux entrées d'autoroute à proximité*, nous pouvons recevoir, à la journée, une clientèle située dans un rayon de plus de 200 kilomètres. Cet accès rapide et pratique est essentiel pour accueillir en particulier les autocars, dont le temps de trajet est de plus en plus contraint. Sans l'autoroute, la visite de notre musée ne serait jamais programmée par les groupes de voyageurs !”

* sorties La Baume d'Hostun et Saint-Marcellin sur l'A49 entre Grenoble et Valence



Photo : CCI Grenoble, L. Rigault.

de faciliter l'accès aux territoires alpins du Nord comme du Sud, été comme hiver.

A ce jour, les chefs d'entreprises de la région grenobloise :

- estiment que la mauvaise qualité de la relation de Grenoble vers Gap et Sisteron est un frein au développement des échanges (74 %) ;
- utiliseraient une liaison autoroutière à titre professionnel (60 %) et à titre privé (78 %) ;
- pensent qu'une liaison autoroutière favoriserait le développement économique de leurs entreprises (86 % !).

> Favoriser un aménagement équilibré

D'une manière générale, les liaisons autoroutières bénéficient aux territoires traversés, dans la mesure où l'on veille à leur bonne irrigation. Ceux-ci, à l'instar du Trièves, doivent anticiper et optimiser l'arrivée d'une liaison autoroutière par la mise en place de schémas directeurs.

> DES ALTERNATIVES PEU COMPARABLES

Les alternatives portées au débat sont les suivantes :

Des options qui ne correspondent pas aux exigences de sécurité et de trafic :

- aménagement des RN 75 et 85,
- amélioration du transport ferroviaire.

Des options de type autoroutier :

- une autoroute de montagne par l'Ouest de Gap,
- une autoroute de montagne par l'Est de Gap.

> Des options qui ne correspondent pas aux exigences de sécurité et de trafic

Aménagement des RN 75 et 85

Les liaisons actuelles sont insatisfaisantes et dangereuses. Dans une hypothèse prudente d'évolution du PIB à 20 ans, les RN existantes devraient voir une augmentation moyenne annuelle de 5 500 véhicules/jour, aboutissant à un triplement (220 jours/an) du nombre de jours de gêne, et à 15 jours de saturation totale.

Le réaménagement des routes nationales (déviation des agglomérations, création de créneaux de dépassement, suppression de passages à niveau) représente un budget de 610 millions d'euros.

Sur un certain nombre de tronçons, les possibilités d'aménagement sont limitées, rendant ce projet inadapté par rapport à la qualité de service recherchée.

La modernisation de ces RN, utile pour la mise en sécurité du réseau, n'est donc pas à la hauteur du problème posé.

Elle n'améliorerait pas de manière significative la distance-temps entre Grenoble et les Alpes du Sud.



RN 75 à Saint-Michel-Les-Porte - Photo DRE PACA

Elle renvoie à la problématique des itinéraires financés par les contrats de plan, dont on connaît les retards récurrents. Cette option pose largement question alors que le transfert de compétences entre le département de l'Isère et l'Etat sur ces routes nationales fait débat.

Elle conduit à une nouvelle situation de saturation à 20 ans.

L'option "sécurisation et aménagement des routes nationales", seule ne constitue, sur aucun critère, une solution aux problèmes rencontrés.

Aménagement ferroviaire

Le scénario ferroviaire volontariste proposé n'est pas à la mesure de la demande à un horizon de 20 ans et plus. Il offrirait une capacité supplémentaire de 3 à 400 000 voyageurs alors que 7 millions sont attendus sur les RN75 et 85 à l'horizon 2020. Pour intéressant qu'il soit, en complément du projet Lyon-Turin pour le fret, ce scénario ne peut être qu'une solution complémentaire à une liaison de type autoroutier entre Grenoble et Sisteron.

Les caractéristiques géographiques, techniques du trajet rendront les travaux d'aménagement coûteux, à l'heure où RFF fait face à des difficultés et des engagements importants. Aujourd'hui la priorité n'est elle pas d'investir dans le ferroutage, seule solution réaliste à l'encombrement des axes Nord-Sud par le trafic poids lourds ?

> Les tracés autoroutiers

La solution d'une liaison de type autoroutier reste la seule à pouvoir répondre aux besoins du trafic (augmentation des flux,



Source : DRE PACA

exigence de sécurité), tels que projetés à l'horizon 2020.

Seul un tracé autoroutier permet de diminuer un temps de parcours d'environ 30 % vers Gap et Sisteron, en conditions de circulation fluide. Ce gain est largement supérieur en situation dégradée, comme en été.

Au regard de l'histoire, de telles infrastructures doivent être considérées à l'échelle du siècle... voire davantage. Le débat actuel sur le prix du carburant (susceptible d'infléchir à court et moyen terme la demande de transport), n'est pas un argument recevable. La liaison de type autoroutier doit être réalisée au nom de ses effets structurants sur le grand Sud-Est à l'échelle des décennies, du siècle, effets qui perdureront indépendamment du mode de propulsion des véhicules. Nous utilisons encore aujourd'hui des tracés de voies romaines... avec des véhicules bien différents.

> UN CHOIX RÉALISTE POUR LE TRACÉ LE PLUS DIRECT ET LE PLUS SÛR !

TÉMOIGNAGE DE

Jean-Pierre GILLET,
Directeur d'établissement
et des sites de la région
Grenobloise Schneider
Electric (5600 salariés)



Photo : Christian Morel

“Nos agents techniques et commerciaux sont véritablement pénalisés par la liaison actuelle qui est tout à fait insatisfaisante et surtout dangereuse. Pour nos échanges avec le Sud de la France, nous devons absolument disposer d'une liaison de type autoroutier fiable et rapide. Si rien n'est fait pour cette liaison Grenoble-Sisteron et pour décongestionner la circulation dans le bassin grenoblois (autre dossier majeur), l'impact sera irrémédiablement négatif dans les prochaines années et nous découragerons les salariés de bon niveau. Ils partiront ou ne viendront plus travailler dans notre région. La question de "l'attractivité durable" de notre territoire est ainsi clairement posée. Et les solutions sont connues : il suffit de les mettre en œuvre.”

Les études conduites par le ministère de l'équipement montrent que le tracé par l'Ouest de Gap (c'est à dire par Lus-la-Croix-Haute) :

- > sera plus économique (1,8 milliard d'€) que celui par l'Est (2,2 milliards d'€),
- > sera aussi moins risqué (géologie), plus facilement réalisable,
- > ses conséquences sur l'environnement seront moindres,
- > est moins contraignant pour les terres agricoles.

D'une manière générale, la fonctionnalité Nord-Sud est mieux assurée par l'option Lus-la-Croix-Haute. Cet itinéraire, le plus direct pour relier Grenoble à Sisteron, sera plus attractif pour les échanges économiques et attirer une nouvelle clientèle touristique.

L'avantage temps entre Grenoble et Sisteron (et toute la région Sud) est de 30 % par le tracé Ouest (au lieu de 20 % par le tracé Est), par rapport à la situa-

tion actuelle idéale de "trafic fluide"!

Par ailleurs, la somme des déclivités est moindre.

Concernant la desserte des territoires traversés, cet itinéraire sera également plus efficace pour le désenclavement de la vallée du Buëch et de l'arrière pays drômois. Les échangeurs doivent être fréquents pour permettre une bonne irrigation des territoires traversés.

L'amélioration de la RN 85 doit être poursuivie pour desservir la Matheysine.

Ce tracé est certes moins direct entre Grenoble et Gap. Cet inconvénient peut être compensé par la réalisation d'un barreau de liaison modernisé entre Aspres-sur-Buëch et La-Bâtie-Neuve (mise à 2x2 voies du CD994 sur l'essentiel de son parcours).

Le contournement de Gap par la rocade Nord, prévue au contrat de plan parachevera la bonne desserte de la capitale des Hautes-Alpes.

Conclusion

Au regard de la faisabilité technique du tracé, de son efficacité et son coût, **la CCI de Grenoble demande donc à l'État d'engager les études et les travaux pour une liaison de type autoroutier passant par Lus-la-Croix-Haute, c'est à dire l'Ouest de Gap**, privilégiant la desserte des territoires traversés et prévoyant l'aménagement du barreau Aspres-Gap, ainsi que la traversée de l'agglomération grenobloise. Elle demande qu'une attention et des moyens significatifs, soient dévolus au respect de l'environnement et des régions traversées (protections anti-bruit, protection des cours d'eaux

et des nappes, respect des espèces animales et de la flore, équipements spécifiques).

Par liaison de type autoroutier, la CCI de Grenoble désigne un tracé comprenant des portions de 2 fois 2 voies (qui peuvent reprendre en partie la RN 75), des ouvrages et des portions de tracé neuf (pouvant être concédés).

Par ailleurs, la CCI de Grenoble demande que cette décision soit prise rapidement, que les responsables cessent ainsi d'opposer les deux tracés autoroutiers, opposition qui sert d'alibi pour différer l'achèvement de cette liaison.

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