

## LES VERTS DES HAUTES-ALPES

# LGS : POUR UNE POLITIQUE GLOBALE, COHÉRENTE ET DURABLE DES TRANSPORTS



### > CONTACT

**Hervé Cazajous**  
Porte-parole des Verts 05  
Tél. : 06.78.12.63.17

Courrier électronique :  
infos@lesvertso5.org

Site internet : [www.lesvertso5.org](http://www.lesvertso5.org)

La liaison routière Grenoble - Sisteron a enfin droit à un débat public, et c'est une très bonne nouvelle ! Les Verts s'associent pleinement à cette démarche de débat public citoyen qu'ils réclament depuis longtemps. En effet, depuis les origines du projet, les Verts dénoncent l'aveuglement induit par le fantasmatique A51, tout autant que le fait que, pendant ce temps, il n'y a pas eu d'entretiens des routes nationales, pas de déviations des bourgs, pas de développement des transports en commun et aucune modernisation des trois axes ferroviaires desservant les Hautes-Alpes : c'est à dire aucune amélioration significative de cette liaison Grenoble - Sisteron. Depuis vingt ans, la politique des transports sur cet axe routier semble se résumer à la seule incantation sans lendemain "Avec l'A51 tout ira mieux !"...

Dans le même temps, au niveau national, pas grand chose non plus n'a été fait en ce qui concerne les problématiques de transports dans les territoires de montagne. De plus, la France n'a que peu ou pas mis en oeuvre les principes de la Convention Alpine et du Livre Blanc Européen des Transports. Elle n'a pas non plus engagé la moindre politique en matière de réduction des transports à la source : transports inutiles, circulation des camions à vide, suremballages... Que de temps, d'argent et d'énergies gaspillés !

Dans le cadre du débat public organisé par la :

### > Parmi les points importants sur lesquels les Verts 05 souhaitent attirer l'attention dans le cadre de ce débat, mentionnons en premier lieu :

#### 1 L'enclavement

Les Hautes-Alpes seraient enclavées ? Comment alors expliquer l'accroissement constant du nombre d'habitants, le développement conséquent du tourisme ainsi que l'envolée des prix du foncier constatés depuis plusieurs années ?

En quoi l'aménagement d'une autoroute qui ferait gagner 6 minutes sur le trajet Marseille Saint-Bonnet, ou 11 minutes sur le trajet Marseille-Grenoble, constituerait un réel progrès ?

Quel serait le retour sur investissement de tels travaux ? Le prix de la minute gagnée est réellement extravagant en regard des investissements réalisés sur fonds publics (c'est-à-dire avec l'argent des citoyens contribuables), auxquels il ne faut bien évidemment pas oublier

d'ajouter les futurs péages et les coûts environnementaux !

#### 2 L'économie

L'autoroute serait indispensable pour faire venir des entreprises dans les Hautes-Alpes ? Pourtant, dans les cas récents de Lustucru-Riz à Arles, ou d'Arkema à Château-Arnoux Saint-Auban, la présence de l'autoroute aux portes de ces entreprises ne les a aucunement retenues.

De plus, de nombreuses études montrent que, plus il y a des voies de communications traversant les Alpes, plus le nombre de véhicules traversant les Alpes - et ne faisant que les traverser ! - augmente. Celà, non seulement sans apporter aucune participation significative à l'économie locale, mais en plus en cassant le développement économique des centres-bourgs, des commerces et entreprises artisanales, et en accélérant la fuite des services de proximité et des services publics.

L'autoroute est également souvent présentée comme l'atout essentiel pour le développement du tourisme dans nos départements alpins. Or, les analyses de fréquentations touristiques montrent clairement que les choix actuels (et ceux en devenir) de la clientèle française et étrangère sont largement conditionnés

par la recherche d'un tourisme doux, au sein d'espaces naturels préservés, bien loin des « modèles » du tourisme industriel et de masse. A l'évidence, dans nos vallées, le véritable avenir est à un tourisme durable, valorisant les hommes et les femmes, les territoires, les richesses culturelles et patrimoniales et les productions locales (agriculture, artisanat, circuits courts...).

#### 3 L'environnement

Du fait des atteintes occasionnées à leur cadre de vie, les habitants des Alpes françaises et européennes sont d'ores et déjà victimes, dans de nombreuses situations, de l'inéptie du développement routier et autoroutier engagé ces dernières décennies sous l'égide des divers pouvoirs publics (Voir à Chamonix ou en Maurienne par exemple).

Les coûts sociaux, sanitaires, environnementaux et économiques, pour l'ensemble de la société, de ces choix liés au tout-routier, doit impérativement être rendu public, en toute transparence, et débattu socialement afin que de véritables choix responsables puissent être effectués.

Les impacts écologiques des choix proposés dans le cadre de ce débat public (biodiversité, faune, flore, réchauffement climatique...) et les inévitables contraintes naturelles (structures géologiques, instabilités des terrains, inondations, avalanches...) imposent des aménagements raisonnables et adaptés, incompatibles avec la réalisation d'infrastructures lourdes. Il est indispensable de prendre en compte l'énorme travail militant d'investigation réalisé sur ces sujets, depuis plusieurs décennies, par les associations de protection de la nature et de l'environnement.

Les impacts de la circulation automobile en termes de santé humaine - plus sensibles en zone de montagne et dans les vallées alpines qu'en plaine - ne peuvent pas non plus être ignorés : pollution, bruit, ozone, affections respiratoires...







Cela nécessite l'adoption, et le respect, de normes plus sévères qu'en zones de plaines, et l'application du principe de précaution inscrit dans la Charte de l'environnement adossée à la Constitution française.

#### 4 La sécurité routière

L'option autoroutière n'apportera que des améliorations marginales en terme de sécurité routière pour le trafic local, et dans les villes et villages.

L'urgence est à l'aménagement et à la sécurisation des routes nationales et départementales, ainsi que des traversées de bourgs, tout autant utiles aux habitants permanents qu'aux habitants temporaires, et trop longtemps différées.

Les sommes qui pourraient être affectées à la réalisation d'une autoroute seraient très certainement mieux utilisées, et plus utiles socialement et économiquement, dans ce sens.

#### 5 Les alternatives

Le transport ferroviaire est le mode de transport le plus écologique : moins

d'énergie utilisée, moins de nuisances et plus de confort pour les usagers. C'est pourtant celui

qui a le moins bénéficié d'investissements publics, et donc celui qui est le moins développé dans nos territoires. Ces choix en faveur du tout routier amènent - par exemple - à la situation absurde de l'usine d'embouteillage d'eau de «La Roche des Ecrins» à Chorges qui se trouve contrainte d'abandonner les transports par rails au profit de la route.

La priorité donnée depuis des décennies dans notre pays à la route et au tout autoroutier sur les transports ferrés entraîne aujourd'hui un retard considérable - voire irresponsable - qu'il faut absolument combler.

Cela passe à la fois par une vérité des coûts respectifs de la route et du rail, et par le développement d'infrastructures modernes, adaptées aux besoins des transporteurs routiers et des entreprises (plate formes multimodales, autoroute alpine ferroviaire, liaison Lyon-Turin,



Photo : Denis LEBIODA

franchissement du Montgenèvre, Port de Fos / Marseille, cabotage...)

Cela nécessite également un développement conséquent de l'offre en matière de transports en commun de voyageurs (trains, bus, taxi, covoiturage, auto-partage...) à élaborer en partenariat avec les diverses collectivités locales, les associations d'usagers et les entreprises.

Ces solutions sont une meilleure garantie pour mieux desservir les Alpes du sud tout en préservant les atouts qui font leur attractivité : des espaces naturels riches et préservés, au bénéfice du tourisme vert ou sportif.

## > Quelques propositions Vertes dans le cadre de ce débat :

**Pour nous, les Verts, la question n'est pas tant le choix entre l'une ou l'autre des options mises en débat, que le choix crucial d'une politique globale, cohérente et durable des transports. Avec notamment la nécessité d'aborder les dimensions suivantes :**

### 1 Les Alpes...

La résolution de la question des transports dans les massifs alpins ne peut

pas continuer à être conçue comme si les Alpes n'existaient pas ! Il faut prendre en compte la géographie des lieux, respecter les spécificités et aménager en conséquence.

### 2 L'Europe...

La vraie question qui est posée à travers ce débat public est avant tout celle des transports à l'échelle européenne, et notamment à travers les massifs montagneux. Et la réponse ne peut pas être trouvée ailleurs que dans le cadre d'une politique européenne ambitieuse, que les Verts souhaitent voir appuyée sur les principes de la Convention Alpine et sur le respect de normes écologiques, sanitaires et sociales rigoureuses, et bien

évidemment harmonisées au sein de l'Arc Alpin.

### 3 La fiscalité...

Du fait des atteintes occasionnées à leur cadre de vie, les habitants des Alpes françaises et européennes sont d'ores et déjà victimes, dans de nombreuses situations, de l'ineptie du développement routier et autoroutier engagé ces dernières décennies sous l'égide des divers pouvoirs publics (Voir à Chamonix ou en Maurienne par exemple).

Les distorsions de concurrence actuelles en faveur du transport routier, notamment de marchandises, sont inacceptables. Elles ne pourront être surmontées qu'avec une politique fiscale courageuse



se, innovante et adaptée aux spécificités des territoires de montagne.

En ce qui concerne les voitures particulières il faut intégrer dès maintenant, dans les réflexions qui président à des aménagements structurants destinés à durer plusieurs décennies, les limites du système actuel : raréfaction et renchérissement du pétrole, pollution atmosphérique croissante, investissements

rouliers pharaoniques, coûts humains et financiers des accidents de la route...

Même si la question n'est pas explicitement posée dans le débat, la vérité des coûts de la route doit être recherchée. Les impacts des évolutions à venir - par exemple en termes d'écotaxe ou d'application du principe pollueur-payeur - ne peuvent être passés raisonnablement sous silence.

#### 4 Nous sommes face à un choix de société...

L'option autoroutière n'apportera que des améliorations marginales en terme de sécurité routière pour le trafic local, et dans les villes et villages.

L'urgence est à l'aménagement et à la sécurisation des routes nationales et départementales, ainsi que des traversées de bourgs, tout autant utiles aux habitants permanents qu'aux habitants temporaires, et trop longtemps différées.

Les sommes qui pourraient être affectées à la réalisation d'une autoroute seraient très certainement mieux utilisées, et plus utiles socialement et économiquement, dans ce sens.



### Les choix des Verts dans le cadre du débat public :

Le rapport déposé par le maître d'ouvrage - dans la forme dont nous avons eu communication jusqu'à présent - gagnerait sans conteste à être plus approfondi, et à dissiper clairement les impressions d'incohérences qui planent sur un certain nombre de points : chiffres financiers des options, contraintes géologiques, impacts sur le milieu naturel...

De plus, les incertitudes actuelles sur le plan de financement des différentes options (et notamment les niveaux respectifs d'engagements de l'Etat, des collectivités locales et du concessionnaire) ne sont pas de nature à permettre à ce jour un réel choix citoyen en toute connaissance de cause.

Dans tous les cas de figure, les Verts se prononcent

en faveur d'un aménagement des routes nationales existantes, allié à des améliorations significatives du réseau ferroviaire fret et voyageurs et à une politique ambitieuse de développement des transports collectifs.

In fine, la question qui est posée aux citoyens à travers ce débat public sur la LGS est celle de l'utilisation des quelques 1 à 2 milliards d'euros qui pourraient y être consacrés. Les Verts pensent qu'ils peuvent être utilisés autrement, et de façon infiniment plus judicieuse et plus profitable pour les citoyens et leur environnement. Et, dans la mesure où les fonds publics, c'est-à-dire l'argent du contribuable, sont largement engagés dans ce projet, il est indispensable que le débat porte fondamentalement sur ce choix !

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 - Site Internet : <http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org>  
Adresse courriel : [contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org](mailto:contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org)