

Contribution n°3

Jean-François BAUDIN

DESS Gestion des Territoires et Enjeux de Géopolitique Locale
(Institut Français de Géopolitique, Université Paris 8)
Fonctionnaire territorial, Bibliothécaire
Accompagnateur en montagne

La liaison Grenoble – Sisteron

Un bilan.

La volonté politique s'est largement exprimée...

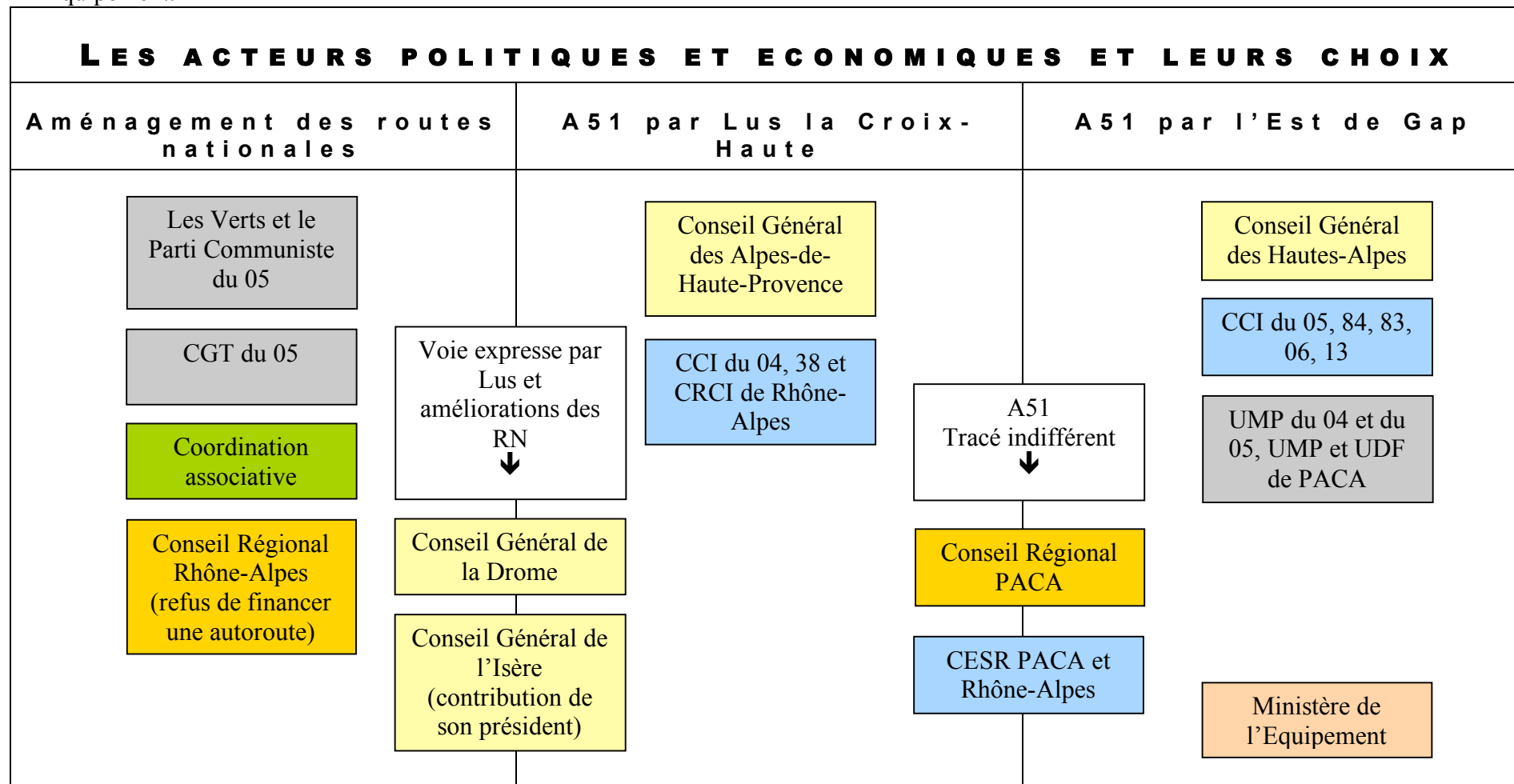
L'expression des acteurs politiques durant ce débat public aura été un des éléments les plus significatifs. On ne pouvait en attendre moins, puisque depuis 1987 ce projet déchaîne les passions des uns et des autres. Il n'est pas rare que, dans le passé, les hommes politiques et les institutions (communes, conseils généraux et régionaux) se soient exprimés sur le sujet. L'étude des contributions, cahiers d'acteurs et comptes-rendus de réunions montrent que chacun aura voulu marquer de sa voix cette étape du projet et porter à connaissance du public ses opinions. Les débats n'en auront été que plus riches et passionnants, montrant combien la controverse est indissociable du projet A51 et combien il est aussi incertain de trouver une solution de compromis : certains vont forcément y laisser des plumes...

Il importe de rappeler que l'Etat, souvent, rechigne à financer un projet lorsque aucun accord n'est trouvé entre les différentes collectivités territoriales concernées. Qu'en est-il exactement des positions de chacun ?

Les deux conseils régionaux se sont exprimés par la voie d'un cahier d'acteur ou d'une contribution, révélant le contenu d'une délibération publique du Conseil pour Rhône Alpes ou l'indécision pour PACA, laissant ainsi valide la dernière délibération prise en 2000 et favorable à l'A51 par l'Est de Gap. Il en est de même des conseils généraux de l'Isère, de la Drôme, des Hautes-Alpes et des Alpes-de-Haute-Provence. Les acteurs économiques des Alpes du Sud se sont largement exprimés par le biais des contributions écrites disponibles sur le site de la CPDP ; très souvent dans le même sens que les politiques qui les représentent au niveau départemental. Les partis politiques locaux y ont aussi donné leur opinion, parfois suivis par certaines centrales syndicales locales. L'analyse montre une véritable cacophonie, chacun semblant tirer à hue et à dia et prônant une solution argumentée selon des considérations territoriales dominantes.

Il apparaît un véritable déficit de concertation et une incapacité chronique à travailler ensemble ou tout au moins à démarrer une réflexion commune. Car il serait temps, après bientôt vingt années, que chacune de ces collectivités et que les hommes et les femmes qui y siègent se retrouvent enfin pour aborder de concert cette problématique. Les impacts de ce projet, le débat public semble en avoir abondamment rendu compte, dépassent largement les simples limites des territoires concernés par les différents tracés.

Le schéma suivant¹ montre les différentes positions exprimées durant ce débat public. Il ne tient compte que des acteurs politiques et économiques institutionnels. Les hommes politiques s'étant exprimés en leur nom ne sont pas mentionnés. L'intérêt est de montrer combien les financeurs potentiels sont divisés. Le gouvernement ne s'est pas encore exprimé par la voix de son nouveau ministre des Transports et de l'Équipement.



¹ Afin de pouvoir comparer les positions de chacun avec celles qui existaient à l'ouverture du débat public, j'ai joint en annexe le schéma que j'ai produit dans mon étude (cf. bibliographie) et qui rend compte des positions au printemps 2004.

Un maître d'ouvrage bien peu démonstratif

Le maître d'ouvrage a bien peu joué le jeu du débat public. Il n'a répondu aux questions que si elles n'abordaient pas des thèmes sujets à controverse. Et surtout, il aura été pratiquement impossible de tenter une construction intelligente d'un projet raisonné par l'ensemble des parties. On ne peut ainsi dire que le maître d'ouvrage a fait œuvre de concertation. Il a affiché son refus de négocier quoi que ce soit (peu de réponses apportées aux multiples questions de la coordination associative) et n'a pas daigné étudier d'autres propositions parvenues lors du débat public, telle celle de M. Faure. L'inégalité de traitement existait aussi pour les différentes options présentées au dossier du débat public. Le maître d'ouvrage a clairement annoncé que ses études étaient incomplètes pour l'option par Lus la Croix-Haute ou l'aménagement des routes nationales. Il a affiché légitimement sa préférence pour le projet le plus étudié, montrant ainsi que sa propre décision n'est pas étayée par un raisonnement complet et égalitaire, mais se fonde en partie sur des arguments arbitraires. L'influence politique semble déterminante dans ce positionnement qui ne semble pas relever d'une rigueur purement scientifique.

Quel avenir pour la liaison entre Grenoble et Sisteron ?

Peut-on imaginer une quelconque issue positive pour la liaison Grenoble – Sisteron ? Quelle sera la position du maître d'ouvrage, de Monsieur Perben, ministre de l'équipement, dans six mois ? Nous serons en pleine période préélectorale, quelle influence cela aura-t-il sur la décision ? Si l'Etat refuse de financer un quelconque projet, les collectivités locales arriveront-elle à s'entendre pour résoudre les problèmes évoqués lors du débat public et pour certains connus depuis longtemps (enclavement, sécurité...) ? Les départements concernés par le transfert des routes nationales (Isère et Hautes-Alpes) feront-ils les efforts indispensables à la sécurité des usagers et des riverains ? Que fera l'Etat pour la route nationale qu'il conservera ?

Que voulait vraiment le gouvernement en demandant un débat public sur ce dossier ? A-t-il bien pris la mesure de la complexité du dossier ? N'avons-nous pas assisté à un jeu de dupe qui risque de nous mener à un nouveau statu quo : on ne fait rien, car personne ne partage le même avis ?

Devant tant d'incertitude, les citoyens ne risquent-ils pas de perdre confiance dans leurs institutions ?

Il semble que de nombreuses questions restent en suspend à l'issue de ce débat public !!! Cependant, les mises en perspectives qui seront inmanquablement apportées par le compte-rendu de la CPDP et le bilan de la CNDP obligeront peut-être le gouvernement à prendre une décision qui ne plongera pas les territoires et leurs habitants dans une attente qui risque à nouveau de s'avérer longue et incertaine. **Une décision qui pourrait, peut-être, permettre la mise sur pied d'une instance qui serait, par exemple, chargée d'étudier et de mettre en œuvre une politique des transports cohérente et multimodale à l'échelle du massif alpin...**

À suivre...

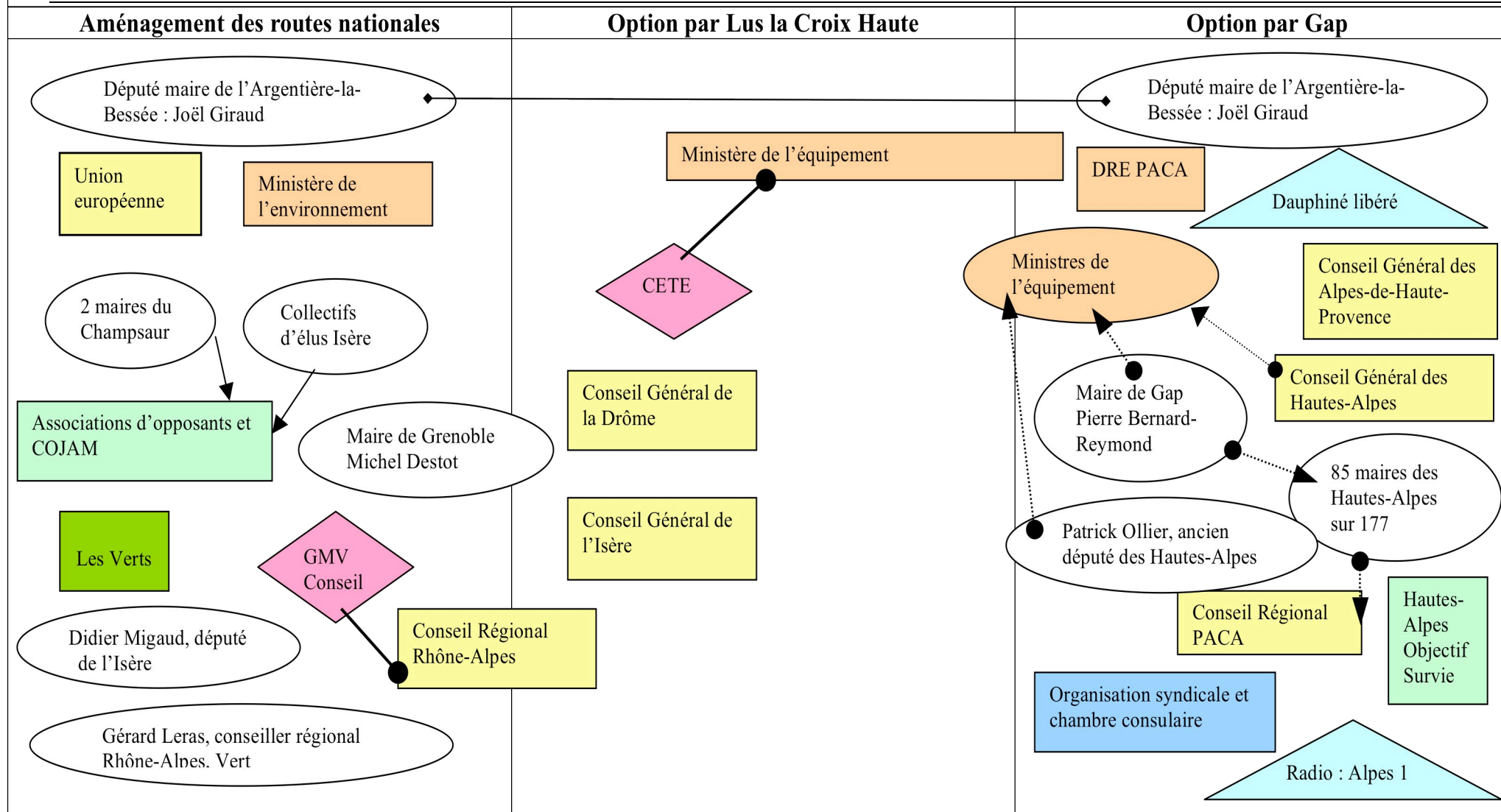
Bibliographie

- *L'autoroute A51 : Approche géopolitique d'un dossier exemplaire*, juin 2004, Jean-François Baudin, mémoire de maîtrise de Géographie, université Paris 8, (document disponible auprès de la CPDP et au département de géographie de l'université Paris 8).

Annexes

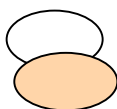
Page suivante un schéma d'acteurs tiré de l'étude susnommé.

LES ACTEURS ET LEURS CHOIX



LEGENDE :

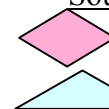
- Associations
- Collectivités locales et Union européenne
- Ministères
- Partis politique
- Socioprofessionnels



- sont membres
-→ font pression

- Elus locaux
- Ministres

Source : Jean-François BAUDIN, 2004



- Structures d'études
- Médias

-→ a commandé une étude