

COORDINATION ASSOCIATIVE POUR LE DÉBAT PUBLIC SUR LA LIAISON GRENOBLE SISTERON

NON À L'A51



**OUI À DES
ALTERNATIVES**

> CONTACT

Ce Cahier d'acteurs est le fruit du travail de la Coordination LGS qui regroupe les fédérations et associations suivantes :

COJAM – C2ATR – DRAC-NATURE
– FARE-SUD – FNE – FRAPNA-Isère
– FNAUT-RHONE ALPES – LO PARVI
– MNLE PACA – SAPN – VIVRE EN
TRIEVES

**Pour avoir plus de renseignements,
contactez l'une de ces associations ou
écrivez nous :**

FRAPNA-Isère - 5, Place Bir-Hakeim
38000 GRENOBLE – Tél. 04 76 42 64 08
Coordinationlgs@aol.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron

Nous militons depuis des années pour des solutions alternatives à l'autoroute A51 au sein de nos associations respectives.

Nous nous sommes regroupés au sein d'une Coordination, car l'union fait la force face à l'Etat et face à la volonté affichée de M. De Robien de réaliser rapidement une autoroute sur le tronçon central entre Monestier et la Saulce, via l'est de Gap.

Heureusement la loi oblige désormais à l'organisation d'un débat public avant que la décision ne soit prise.

Nous affirmons qu'il est nécessaire d'aménager cette liaison mais nous contestons la solution préconisée par l'Etat.

La solution alternative que nous proposons :

> est économe des fonds publics,

> permet un développement harmonieux de la totalité des territoires concernés,

> améliore la fluidité et la sécurité des déplacements et des transports,

> minimise les impacts sur un environnement reconnu sensible,

> est beaucoup plus rapide à réaliser.

Voici les arguments actuels de l'Etat pour justifier une autoroute par l'Est de Gap et nos réponses que nous développerons point par point, tout au long du débat.

Notre argumentation a été construite par 20 ans de réflexion. Elle a été reconnue par les services de l'Etat, notamment à l'occasion de la concertation Gayssot sur cette même liaison en 2002.

1 “Les Alpes du Sud sont enclavées ; elles doivent être mieux desservies” : **OUI.**

“L’autoroute est la solution la plus efficace” : **NON, car :**

- Etre à 45 minutes d’un grand axe de circulation ne définit pas l’enclavement à lui tout seul. L’enclavement se mesure par la distance qu’un habitant doit parcourir pour accéder à 49 équipements définis par l’INSEE (commerces, santé, artisanat, services publics, etc...). En 1990, une enquête auprès de 500 Haut-Alpins résidant dans des communes de moins de 5000 habitants donnait un taux de 63% de personnes satisfaites par l’offre de ces services.

- Vaut-il mieux, aujourd’hui, disposer de l’ADSL ou avoir un échangeur à 500 mètres de chez soi ?

Pour nous, faciliter l’accès aux Alpes du Sud c’est :

- > aménager les RN 75, RN 85, RN 91 et RN 92,

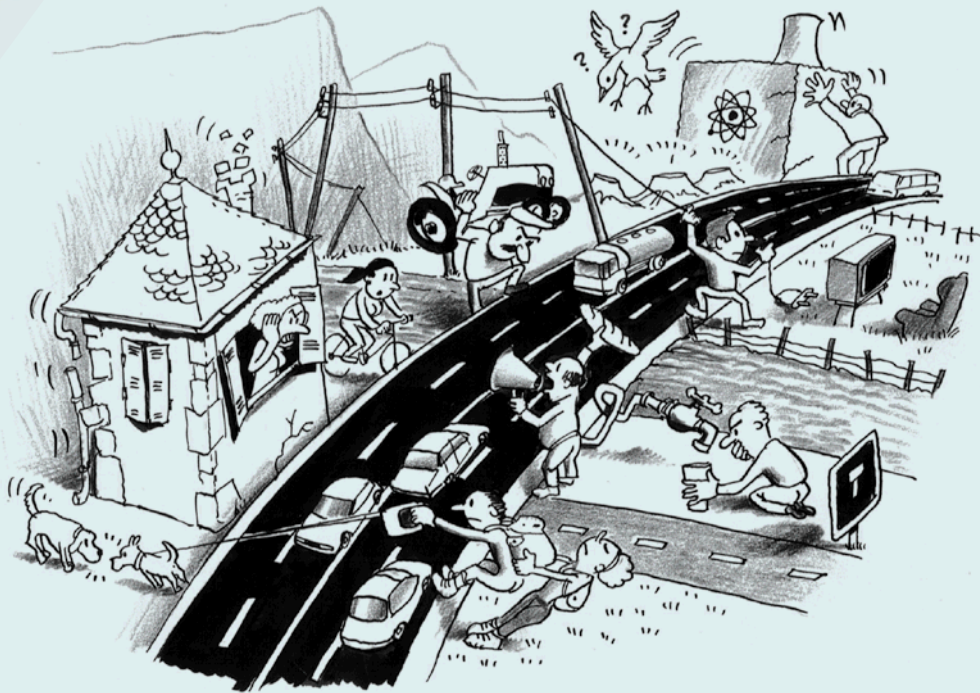
- > améliorer le réseau routier départemental,

- > moderniser le réseau ferroviaire régional (par exemple en renforçant les cadences des TER),

- > ouvrir une liaison ferroviaire avec l’Italie,

- > irriguer tout le territoire par l’accès à l’internet haut débit.

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.

2 “Il faut favoriser le développement local” : **OUI.**

“L’autoroute est la solution la plus efficace” : **NON, car :**

- L’autoroute est un tuyau étanche qu’on emprunte pour parcourir une grande distance le plus rapidement possible. Au contraire d’une route nationale, elle n’incite pas à s’arrêter dans le pays. Elle fragilise les acteurs économiques installés en bord de RN ou dans les villages.

- Elle segmente le territoire au lieu de l’irriguer. C’est une artère avec peu de veines et aucun réseau capillaire. En outre, elle consomme une part non négligeable de terres agricoles.

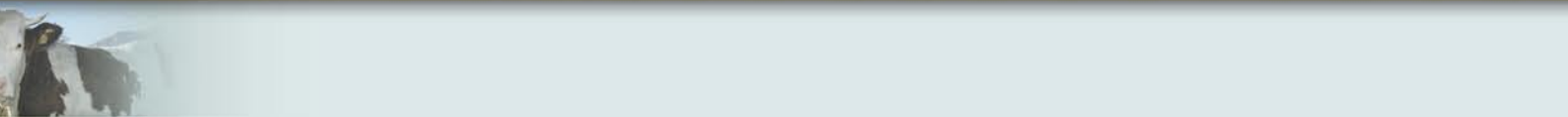
- Elle concentre les activités à ses extrémités et désertifie le reste du territoire. Elle fragilise l’économie locale en la rapprochant de la concurrence des centres commerciaux et de services plus importants.

3 “Il faut améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur l’axe Grenoble - Sisteron” : **OUI.**

“L’autoroute est la solution la plus efficace” : **NON, car :**

l’aménagement des routes nationales que nous proposons, c’est :

- > des déviations de villages,
- > des rectifications de virages et de carrefours dangereux,
- > la création de zones de dépassement.



Trois éléments, que l'on se refuse à faire depuis 30 ans pour justifier l'autoroute, et qui manquent cruellement aujourd'hui aux habitants et aux usagers. Combien de morts encore jusqu'en 2025, date annoncée de l'ouverture de l'autoroute ?

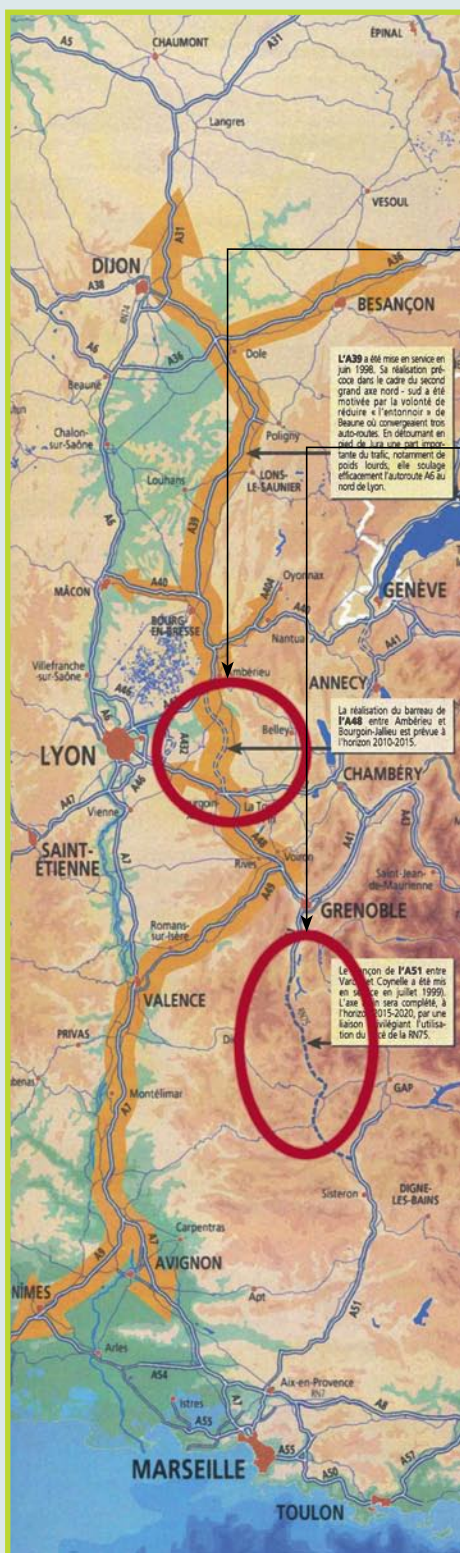
Cet aménagement peut être obtenu pour un coût approximatif de 600 millions d'euros. Soit 4 fois moins cher que la demi-solution (2x1 voie) autoroutière actuellement mise en place jusqu'au col du Fau.

Sa réalisation interviendrait dans des délais, eux, 2 fois plus courts.

4 “L'autoroute A7 est saturée ; il faut trouver des solutions” : OUI.
 “L'autoroute est la solution la plus efficace” : NON, car :

Le délestage de l'A7 ne peut et ne doit pas passer par les Alpes. Il demande nécessairement une politique ferroviaire et fluviale ambitieuse dans la vallée du Rhône, notamment pour le transport marchandises. Le Débat Public sur l'avenir des transports dans le couloir rhodanien nous le démontrera.

A partir de ce constat, l'autoroute transalpine ne se justifie pas. Cette infrastructure globale voulue par l'Etat englobe le projet de l'A51 mais aussi, obligatoirement, ceux de l'A48 (Ambérieu – Coiranne), du raccordement A48/A49 dans le secteur Moirans – Voreppe, de la traversée de l'agglomération grenobloise (T.N.S), du contournement



A 48
 Ambérieux - Coiranne



A 51
 Grenoble - Sisteron



Autoroute transalpine

5 “Il faut dégager l'agglomération grenobloise qui est saturée” : OUI.

“L'autoroute est la solution la plus efficace” : NON, car :

La création de l'autoroute transalpine, dont l'A51 n'est qu'un maillon, va drainer des milliers de véhicules supplémentaires vers l'agglomération grenobloise.

Ne pouvant pas les absorber, et devant l'exaspération que cette situation engendrera inévitablement, il faudra créer de nouvelles infrastructures lourdes dont les habitants ne veulent pas, comme la Rcade Nord ou la TNS.

Tous les efforts réalisés actuellement pour limiter l'usage de la voiture, développer les transports en communs et freiner les conséquences néfastes de la péri-urbanisation vont être réduits à néant, alors qu'ils commencent à donner des résultats positifs (succès de la Gare d'Echirolles, liaison Train – Tram).

de Valence, et enfin du barreau Cadarache – Saint Maximin.

L'économie réalisée représente de 8 à 10 milliards d'euros, ce qui permettrait entre autres la réalisation d'un grand axe ferroviaire Marseille – Turin par le Montgenèvre chiffré quant à lui à hauteur de 2 milliards d'euros.



6 “Les gains de temps justifient l'amélioration de la liaison” : OUI.

“L'autoroute est la solution la plus efficace” : NON, car :

- Réduire le temps de déplacement entre Grenoble et Gap de 1h 40 à 1h 10 ou Grenoble Marseille de 2h 50 à 2h 40 alors qu'il faut ensuite une heure pour traverser ces villes ne constitue pas un argument suffisant.
- Que deviennent les commerces de Saint Bonnet, Corps, Monestier, Mens, Lus, etc... s'ils ne sont plus qu'à quelques dizaines de minutes des zones commerciales de Grenoble ou de Gap ?

7 “Les impacts environnementaux et sur la santé ont été pris en compte” : NON

Dans la cuvette grenobloise, les polluants de l'air ayant pour origine le trafic automobile créent une situation préoccupante en termes de santé publique, décès anticipés, coûts sociaux.

Une nouvelle infrastructure autoroutière, en augmentant le trafic de transit, ne pourrait qu'avoir un im-

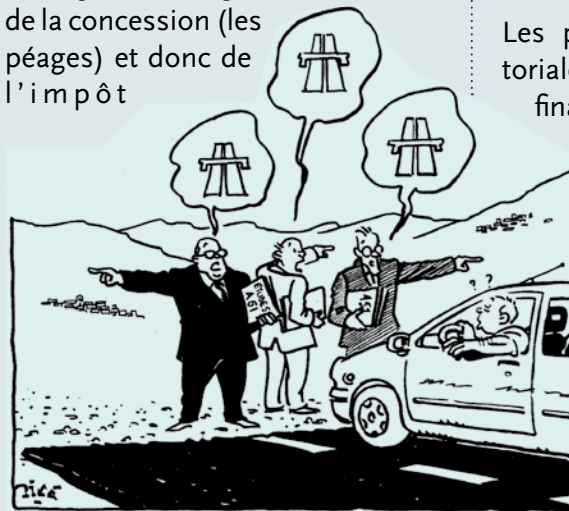
pact très lourd et dès aujourd'hui quantifiable.

Quant à l'environnement préservé comme celui du Trièves, il sera saccagé comme l'ont été ses contreforts entre Coynelle et le Col du Fau, où le plateau de Sinard-Avignonnet n'est plus qu'un immense remblais. Il en sera de même dans le sud de l'itinéraire.

8 Et qu'en est-il du financement du projet autoroutier ?

L'Etat ne financera pas seul cette nouvelle infrastructure.

Or il sait, comme les sociétés d'autoroute, que l'A51 n'est pas rentable. Cependant il lui est interdit désormais par l'Europe d'utiliser la règle de l'adossement. Cette règle lui permettait de demander à la société autoroutière concessionnaire de reporter les bénéfices d'une section rentable sur celle à construire - en augmentant également la durée de la concession (les péages) et donc de l'impôt



indirect sur les contribuables -. Aujourd'hui, tout nouveau tronçon autoroutier doit être rentable pour être construit. Lorsqu'il ne l'est pas, on compte sur l'argent public (Etat et collectivités locales) pour constituer une “subvention d'équilibre”.

L'argent public nécessaire au projet d'autoroute par Gap représente jusqu'à 75% de son coût de construction, soit 1,650 milliards d'euros sur 2,2 milliards d'euros prévus. Rien que pour la construction, les contribuables devront donc déboursier 1,650 milliards d'euros, ce qui représente sur la durée prévue des travaux (10 ans) :

- > 165 millions par an pour la solution autoroutière, sans compter après la mise en service les déficits d'exploitation.
- > contre seulement 61 millions par an pour la solution routière que nous préconisons.

Par contre, si l'on garde ce montant de 165 millions par an, on réalise la mise en conformité des routes nationales en 4 ans.

Les principales collectivités territoriales appelées à participer au financement refusent de le faire dans un cadre autoroutier. Elles préfèrent à juste titre développer les transports en commun et le ferroviaire, deux secteurs où le désengagement de l'Etat est total.