

Contribution au débat pour le soutien et la défense de l'achèvement rapide de l'autoroute A51 par l'Est de Gap et le Champsaur.

Chers(es) citoyennes et citoyens, cher M. Daniel Ruez,

Aujourd'hui, la non-réalisation de l'A51 entre la Saulce et le Col de Fau réside plus dans le fait du désaccord et du manque de compromis entre les partisans des tracés Ouest et Est, que dans l'opposition de la part des écologistes et opposants, qui sont très minoritaires et qui ne représentent pas la volonté des populations, malgré que ceux-ci occupent la majorité de l'espace du débat public...

Cependant, les opposants veulent faire croire que l'A51 est une nouvelle autoroute. Le projet sur lequel le débat public porte, date de 30 ans et n'est en réalité que le tronçon manquant d'une autoroute existante et réalisée à 70% ...
Tout de suite, cela change la vision des choses.

Laisser une autoroute inachevée dans sa partie centrale laissant le trafic se déverser sur une route nationale faisant la liaison entre les deux sections autoroutières serait une aberration et du jamais-vu en France.

L'autoroute A51 est un aménagement urgent et indispensable

- L'intérêt de l'A51 est de désenclaver et de desservir des territoires pendant longtemps privés de grands projets. L'autoroute n'est que justice rendue pour les Hautes-Alpes ! Au moment où la Corrèze se dotait de l'A89 et l'Aveyron de l'A75 et du Viaduc de Millau, qu'avions nous comme chantiers ? Tout comme l'A89, l'A85... l'A51 est une autoroute d'aménagement du territoire. Il vaut mieux une autoroute quelque peu plus longue mais qui remplit la fonction de desservir les foyers de populations et d'emplois et les zones touristiques qu'une autoroute plus courte ne servant qu'au trafic de transit.
- L'A51 remplit aussi le rôle d'achever la liaison alternative à la vallée du Rhône dont l'A7 est saturée et dont la circulation augmente chaque année, rendant les embouteillages fréquents.
Elle termine la liaison entre Alpes du Sud et Alpes du Nord, et l'axe Dôle - Marseille même si le tracé par l'Est de Gap fait un détour de 24 kilomètres, cela n'est pas si pénalisant pour les usagers et les gains de temps restent toujours attractifs et considérables.
- L'A51 par l'Est de Gap, ce sont 92 kilomètres à réaliser ; par l'Ouest de Gap ce sont 185 kilomètres à réaliser (autoroute + barreaux). Le prix de ces barreaux équivaut supplémentaires équivaut au prix par l'Est. D'autre part, il est possible de réduire les coûts de l'infrastructure par l'Est en construisant les ouvrages

majeurs à 2x1 voies notamment le tunnel du Faraut et le viaduc de la Souloise, occupant une forte part dans le coût global (par exemple le tunnel d'Orelle d'une longueur de 3km sur l'A43 est seulement à galerie de circulation unique ce qui a permis de baisser son coût)

- La construction de l'A51 est urgente, non seulement pour régler les problèmes d'asphyxie des villes et villages traversés, des embouteillages lors des périodes de vacances, de la saturation de l'A7, pour la sécurité routière et la sécurité des individus et des biens, pour séparer le trafic de transit du trafic local. Mais les travaux doivent aussi démarrer au plus vite question de délai et de coût ! Attendons encore 10 ans pour démarrer les travaux, et les prix de construction auront doublés ! Beaucoup trop de temps et d'argent ont été perdus en concertations et débats inutiles, alors qu'on en arrive toujours à la même conclusion depuis 20ans, celle que l'autoroute A51 doit être achevée d'une manière ou d'une autre.

Les écologistes trompent les populations

- Tout d'abord, on s'aperçoit que les écologistes tentent de diaboliser les autoroutes aux yeux des populations en employant des termes forts tels que « saignée autoroutière, sacrifice des territoires, destruction des paysages. ». A les entendre, on dirait que l'autoroute recouvre une région entière ! Et que font-ils des aménagements paysagers et des tracés moins rigides (courbes plus prononcées, dénivelés plus importants...) et le 1% du budget destiné à améliorer l'environnement permettant une meilleure intégration qu'avant?
- D'autres arguments tels que « l'autoroute fait fuir les touristes car elle détruit les paysages et asphyxie les vallées pures » sont bien évidemment complètement erronés, car d'une part les lieux touristiques ou naturels possédant un attrait pour les touristes ne se situent pas à proximité directe du tracé de l'autoroute, et d'autre part il n'existe pas d'exemple où l'autoroute a détruit une richesse touristique, c'est toujours le contraire qui se produit, l'autoroute amène plus de touristes, sinon comment expliquer le trafic induit qui est en plus dénoncé par les opposants (rappelons que celui-ci ne serait que de 5%) ?

A entendre les écologistes, les Hautes Alpes sont les derniers territoires encore naturels, non pollués. C'est bien évidemment faux, la France dispose encore de vastes territoires encore naturels et riches écologiquement notamment dans les Alpes, le Massif central...

Veulent-ils transformer les Alpes du Sud en réserve d'indiens ou en musée où les touristes verraient les habitants comme des montagnards vivant comme il y a 100 ans ?

Par ailleurs, les écologistes mettent en avant l'idée que l'autoroute est incompatible avec développement durable et de tourisme vert, sans donner de justifications bien évidemment.

Et dans ce cas en quoi l'aménagement des routes serait-il plus compatible avec le

développement durable ? Le trafic existe bel et bien dans tous les cas et la pollution automobile se situe sur route comme sur autoroute.

- Un autre argument visant à s'opposer à l'A51 est que celle-ci augmentera le trafic de transit dans la cuvette grenobloise, est complètement erroné, car le trafic induit (ou effet d'aspirateur *) sera en effet seulement de 5% par rapport aux déplacements existants. Avant d'accuser à tort le faible trafic de transit très minoritaire sur Grenoble, certains opposants devraient penser à régler le trafic interne et les problèmes internes de congestion...

La saturation et les encombrements sur Grenoble sont dus aux déplacements interne à l'agglomération. Le transit existe naturellement, achèvement de l'A51 ou pas ; et si celle-ci se réalise, le trafic sera de 4700 v/j en plus par rapport à un aménagement des routes. Soit une augmentation négligeable, d'autant que le trafic de transit ne représente que 5% dans des déplacements sur la rocade Grenobloise.

Mais pour les écologistes tous les arguments sont bons à employer pour s'opposer à l'A51 même si ceux-ci s'avèrent erronés...

* Déplacements générés directement par l'autoroute et report du train vers la route.

- L'autoroute, pour les opposants, apportera donc une noria de camions et de voitures, qui seraient responsables de la détérioration de la qualité de vie et de l'air des vallées traversées, jusqu'à lors protégée des flux routiers. Ceci est faux bien évidemment, car on a déjà la N75, actuellement empruntée en grande partie par les poids-lourds qui aura un trafic moyen de plus de 12.000 v/j en 2020. L'argument de l'aspiration de poids lourds dû à l'achèvement de l'A51 est faux , car les pentes et le tracé montagneux par l'Est de Gap sont dissuasifs pour le trafic de poids-lourds, ceux-ci préférant passer par la vallée du Rhône au tracé beaucoup plus attractif ; le trafic poids-lourds sera donc limité sur l'A51.

- **Paradoxalement**, un autre argument utilisé par ces mêmes opposants est de dire que le faible trafic attendu ne justifie pas une autoroute, car en 2020, les prix du pétrole seraient tels que les gens utiliseront beaucoup moins leur voiture et que le transport d'individus et de marchandises serait donc en baisse. D'ailleurs, c'est la raison pour laquelle les opposants contestent les chiffres du trafic probable en 2020 donné par la DRE et revoient à la baisse l'estimation du trafic sur la N75.

Entre pollution dû à la forte augmentation du trafic ou bien baisse du trafic dû à la pénurie de pétrole, faudrait que les opposants choisissent !
Et qu'on ne vienne pas invoquer l'effet d'aspiration, car celui ci en sera que de 5% !

- A l'évidence les opposants utilisent tous les arguments possibles sans aucune cohérence.

De plus, les écologistes pensent qu'on est dans une période du tout-autoroute et du tout-camion. Comment alors expliquer que 75 % des investissements à l'avenir en France soient destinés aux projets ferroviaires (LGV notamment) ?

Arrêtons d'accorder du crédit aux écologistes qui sont complètement incohérents et qui trompent les gens, d'autant que ceux-ci ne réalisent que des scores insignifiants lors d'élections. A noter que dans certains cas, leurs actions s'avèrent contre-écologiques lorsqu'ils bloquent des projets par des convictions s'apparentant à de l'immobilisme ou du « nimbysme » (les pas dans mon jardin refusant qu'une infrastructure se fasse près de chez eux)

Pour exemple, ceux ci défendent et prônent l'énergie éolienne dans leurs discours, mais paradoxalement ces mêmes personnes s'opposent à l'implantation d'éoliennes dans la vallée de l'Oule au sud des Hautes-Alpes !
D'autres écologistes refusent catégoriquement les LGV alors que le TGV est le transport le plus écologique qui existe.

L'aménagement des routes nationales est un leurre...

...visant à ne rien faire sur la liaison Sisteron-Grenoble et ainsi ne rien dépenser.

- La raison pour laquelle la région Rhône-Alpes et le Conseil Général de l'Isère prônent l'aménagement des routes nationales et refusent l'A51, est que c'est le véritable moyen de ne pas dépenser un dénier.

En effet, après des études géologiques et techniques plus poussées sur l'aménagement de la N85 et de la N75, on se rendra compte que la plupart des aménagements sont irréalisables compte tenu soit d'un coût trop élevé soit de problèmes géologiques majeurs (ex : tunnel de Corps ou bien viaduc de Bonne situés dans des contextes de glissement de terrain tandis que l'A51 a déjà eu ses études qui concluait à sa faisabilité).

Mais l'exécutif régional Rhône Alpes et le Conseil Général de l'Isère n'ont rien à apprendre aux Hautes-Alpes en terme de transports, la région Rhône Alpes disposant d'un réseau complet d'autoroutes permettant le développement des activités économiques et touristiques ainsi que la croissance démographique. D'autant que la région s'apprête à se doter d'autres autoroutes notamment l'A89 Balbigny – Lyon , l'A45 St Etienne - Lyon, et l'A41 Annecy – Genève et les projets ne manquent pas ! En comparaison avec la desserte des stations de ski des Alpes du Nord, les routes des stations de ski des Alpes du Sud sont des chemins muletiers !

Ces derniers refusent donc l'achèvement de la seule autoroute des Alpes du sud alors que ce sont seulement une trentaine de kilomètres à réaliser sur le territoire de la région Rhône Alpes. A l'heure où l'autoroute a été amenée par d'importantes prouesses techniques au Col du Fau, il apparaît complètement aberrant de laisser cet axe inachevé.

- Les écologistes se disent attentifs et concernés par le bien-être et la qualité de vie des populations des villages traversés par les routes apportant des nuisances.
Cependant, paradoxalement, ils militent pour des déviations courtes car moins chères des villes et des villages concernés, déplaçant juste la nuisance du cœur du village vers le bord du village.
La vitesse, passant de 50 à 90, les nuisances seront les mêmes voire pire pour les riverains jouxtant le tracé de la déviation et d'autant que le trafic aura tendance à augmenter. (exemple : déviation de Laragne-Montéglin, Serres, Eyguians, St-Bonnet dont le tracé passe à proximité des habitations)

La récente déviation de Monestier de Clermont sur la N75 confirme ce fait car elle passe à quelques mètres des maisons. La configuration de cette vallée encaissée ne laissait guère d'autres choix de tracé.

Alors qu'est-ce qui est le mieux ? Une autoroute éloignée des villages ou des déviations collées aux villages ?

Le problème posé sera le même pour les populations habitant le long des N75 et N85, les élargissements et les créneaux de dépassement augmenteront les nuisances pour ces riverains.

Par exemple, la N75 dans la basse Vallée du Buech est bordée de nombreuses habitations. Quand un élargissement de la route ne sera pas impossible, que deviendront l'accès à ces habitations ? Garder les accès aux habitations est incompatible avec sécurité routière.

Rappelons quand même qu'il faudra 30 kilomètres de déviations et 30 km d'aménagements lourds (créneaux de dépassement). Mais ne rêvons pas les aménagements seront limités, certaines sections seront laissées telle quelles et les routes resteront largement à 2x1 voies !

- D'un point de vue technique et administratif, il suffit de prendre quelques exemples pour s'apercevoir, que les délais de réalisation de procédures et de chantiers sur routes nationales sont extrêmement longs. L'aménagement de la rampe de Laffrey est en cours depuis 30ans et n'est toujours pas fini !
La rocade de Gap est en projet depuis 30 ans, et les travaux sont prévus pour... 2008 et une mise en service probable pour 2015 !
La déviation d'Embrun est en projet depuis 15 ans et son ouverture est prévue pour 2007.
La déviation de la Roche-de-Rame est toujours dans les cartons et a été annulée pour des difficultés techniques, pourtant celle-ci est très urgente !

Les exemples de la lenteur des projets sur routes nationales ne manquent pas. Les N85 et la N75 ne feront pas exception à cette règle, cela risque même d'être pire car les contraintes environnementales, techniques, financières seront plus fortes.

Au final, même si l'aménagement de ces routes se réalise ce qui est peu probable au vu des difficultés, cela restera très insuffisant, d'une part car les gains de temps seront faibles voire inexistants, les gains de confort et de sécurité quasiment nuls, d'autant qu'il restera de nombreux points noirs dus à des sections non aménageables compte tenu de trop grandes difficultés topographiques :

Pour exemple :

- Rien ne corrigera la rampe de Laffrey et la rampe du Motty et leurs pentes dangereuses de 10%.
- Aucun aménagement n'est prévu pour rectifier les virages du col Bayard, ainsi que ceux entre La Mure et Corps, car le relief très contraignant rend impossible tout aménagement.

- Par ailleurs, certains s'opposants s'accordent à dire que le commerce de proximité est tué par les autoroutes, cependant les déviations des villages sur la N75 et N85 risquent de détruire encore plus leur commerce, car les automobilistes ne s'arrêteront plus du tout. (Exemple sur la N94 de Châteauroux les Alpes qui ne disposent plus guère de commerce depuis la mise de la déviation). Avec une autoroute à péage, certains automobilistes « non pressés » continueront d'emprunter les routes faisant marcher le commerce et l'économie locale.

Des aménagements de traversée d'agglomération des villages (place de parkings, trottoirs...) concernés pour améliorer le cadre de vie des habitants et permettant des arrêts plus faciles pour les touristes doivent être mise en œuvre.

Les N85 et N75 peuvent rester des itinéraires touristiques pour les touristes non pressés désireux de visiter finement la région et sont utiles pour les déplacements locaux.

Mais le trafic de transit et de touristes « pressés » ne peut et ne doit pas être mélangé aux flux précédents et leur place est sur l'A51.

- **En résumé, lors du débat, on a le choix suivants :**

- Aménagements ponctuels, complexes, longs à réaliser, insuffisants et incomplets des N75 et N85 pour des routes qui ne seront plus qu'un « bricolage » avec de plus, un risque de saturation.

- **ou**

- Aménagement global de l'A51 sur la totalité de l'itinéraire pour un axe rapide, confortable, sécurisé, continu et fluide .

En effet, il est bien plus facile et rapide de créer une infrastructure en site propre que d'essayer d'aménager en vain de l'existant.

Le choix se fait de lui-même...

La modernisation du rail n'est pas une alternative mais un complément.

- Le réseau ferroviaire est indépendant du réseau routier et ne peut être en aucun cas une alternative à l'A51. Il est complémentaire des projets d'A51, ou des

projets d'aménagements des routes.

Dans le débat, est fait l'amalgame avec la modernisation de la ligne Aix-Briançon avec le tunnel du Montgenèvre, mais cela relève d'une autre problématique, celle du transport de marchandises franco-italien.

La liaison routière Grenoble-Sisteron et l'A51, s'inscrivant dans l'axe Dole - Marseille, parler du ferroutage entre Marseille et Turin est n'a pas de sens et devrait faire l'objet d'un autre débat

En parallèle avec l'A51, le tunnel ferroviaire du Montgenèvre et la modernisation de la ligne Aix-Briançon doivent être réalisés.

Ces 2 projets aux utilités clairement définies et distinctes ne peuvent s'opposer et sont complémentaires.

Par ailleurs, la modernisation de la ligne Veynes-Grenoble semble être un écran de fumée. Cette ligne aux caractéristiques obsolètes, aux dénivelés trop importants et au faible nombre de voyageurs qui l'empruntent ne peut pas faire l'objet d'investissements importants et n'est en aucun cas une alternative crédible à l'A51, d'autant que les 90% de touristes viennent dans les Alpes du Sud par la route...

De plus, pour faire un Grenoble-Marseille par train, il semble bien plus logique de passer par Valence TGV, ce qui est bien plus court en temps grâce à la LGV Méditerranée et à la prochaine modernisation de la voie ferrée Moirans-Valence permettant le passage de TGV.

On a aussi pu entendre qu'avec une autoroute, les voies ferrées alpines seront délaissées par manque de crédit et de financement.

Cela est faux car le financement du rail est public et le financement de l'entretien des autoroutes est privé et découle du péage.

D'autre part, est-ce que la voie ferrée Aix-Sisteron a été délaissée depuis que l'A51 a été construite ? Non !

Certains aménagements complémentaires restent toutefois indispensables

- Conscient que l'autoroute en elle-même à elle seule ne suffit pas à irriguer le territoire, il est légitime que les routes nationales et départementales doivent être aménagées en des points précis afin d'assurer de bons échanges entre les territoires et les échangeurs autoroutiers. Les chantiers routiers doivent être lancés en parallèle avec le chantier de l'autoroute dans un programme de modernisation du réseau routier principal et secondaire des territoire concernés permettant de desservir les populations depuis l'autoroute.

C'est une grande chance de pouvoir s'exprimer librement sur le sujet et remerciens la Commission nationale du Débat Public.

J'ai l'espoir que l'A51 se réalise au plus vite ayant la profonde conviction que l'A51 n'est pas incompatible avec l'environnement et le développement durable , bien au contraire ; et que l'aménagement du territoire et développement économique peuvent être conciliés avec respect des hommes, de la nature et des paysages.

Cordialement.

Eric FORTUNE, webmaster du site <http://autoroutea51.free.fr>