



# Sommaire

## INTRODUCTION

①	PRÉAMBULE	5
②	L'HISTOIRE DU PROJET, LE DÉBAT PUBLIC, LA MAÎTRISE D'OUVRAGE	6
2.1	L'HISTOIRE DU PROJET DE LIAISON ENTRE GRENOBLE ET SISTERON	6
2.2	UN DÉBAT PUBLIC DANS LE CADRE DE LA DÉMOCRATIE DE PROXIMITÉ...	6
2.3	... AVEC UN MAÎTRE D'OUVRAGE PROCHE DES TERRITOIRES CONCERNÉS	7
③	UN TERRITOIRE DE MONTAGNE PARMIS LES PLUS ENCLAVÉS DE FRANCE	8

## LES ENJEUX DES TERRITOIRES

11

④	DES TERRITOIRES FRAGILES À FORT POTENTIEL	13
4.1	DES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES INÉGALEMENT RÉPARTIES	13
4.2	DES RELATIONS ÉCONOMIQUES ESSENTIELLEMENT FONDÉES SUR LES SERVICES	14
4.3	LA PRÉSENCE D'IMPORTANTES PÔLES DE RECHERCHE DÉVELOPPEMENT	18
4.4	UN BON MAILLAGE DES SERVICES DE PROXIMITÉ MAIS UN ACCÈS DIFFICILE AUX GRANDS ÉQUIPEMENTS	19
4.5	UN TOURISME VARIÉ MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT LOCAL	22
4.6	LE DÉVELOPPEMENT QUALITATIF DE L'AGRICULTURE	27
4.7	UN ENVIRONNEMENT REMARQUABLE	29
⑤	PRÉDOMINANCE DU MODE ROUTIER DANS LES DÉPLACEMENTS ACTUELS	35
5.1	UN TERRITOIRE AU CŒUR DES ÉCHANGES EUROPÉENS ET INTERNATIONAUX	35
5.2	LE RÉSEAU ET LE TRAFIC ACTUELS	38
5.3	DES ITINÉRAIRES ROUTIERS À FIABILISER	44
5.4	UNE UTILISATION DU FERROVIAIRE LIMITÉE	47
5.5	UN ENCLAVEMENT PRÉJUDICIABLE AU DÉVELOPPEMENT	50
⑥	QUELLES PERSPECTIVES À L'HORIZON 2020 ?	56
6.1	UNE RÉPONSE FERROVIAIRE INSUFFISANTE POUR LES ALPES DU SUD	56
6.2	UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES CONCENTRÉ DANS LA VALLÉE DU RHÔNE DÉJÀ TRÈS CHARGÉE	60
6.3	LA DÉGRADATION PRÉVISIBLE DES CONDITIONS DE CIRCULATION SUR LES RN75 ET RN85	61

## LE PROJET ENVISAGÉ

65

⑦	QUELS OBJECTIFS FIXER AU PROJET ?	66
7.1	FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE DES TERRITOIRES TRAVERSÉS	66
7.2	PERMETTRE UNE MEILLEURE DESSERTE DES HAUTES-ALPES, DE LA VALLÉE DE L'UBAYE, DU HAUT-BUËCH, DU DIOIS ET DES BARONNIES	67
7.3	GARANTIR LA PERMANENCE DE L'AXE NORD/SUD	67
7.4	AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION ET DE SÉCURITÉ	68
7.5	FACILITER LES LIAISONS AVEC L'ITALIE...	68
7.6	... TOUT EN PRÉSERVANT UN ENVIRONNEMENT SENSIBLE	69



## Dossier du Débat Public - Liaison entre Grenoble et Sisteron

⑧	QUELLES SOLUTIONS ENVISAGER ?	70
8.1	LES AMÉNAGEMENTS DES ROUTES NATIONALES RN75 ET RN85	70
8.2	LE PROJET AUTOROUTIER PAR L'OUEST DE GAP	76
8.3	LE PROJET AUTOROUTIER PAR L'EST DE GAP	79
8.4	QUELS SERVICES RENDENT CES DIFFÉRENTS PROJETS AUTOROUTIERS ?	82
8.5	QUELS SONT LES EFFETS DES SOLUTIONS AUTOROUTIÈRES SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE, SUR L'ENVIRONNEMENT ET SUR LES DÉPLACEMENTS ?	87
8.6	LES COÛTS ET LE FINANCEMENT	94
LES SUITES DU DÉBAT		95
⑨	PROCÉDURES ET DÉLAIS	96
	CONCLUSION : DES QUESTIONS POUR UN DÉBAT	97
ANNEXES		
	1 HISTORIQUE DU PROJET	99
	2 CROISSANCE PRÉVISIBLE DU TRAFIC	103
LEXIQUE		105



## INTRODUCTION

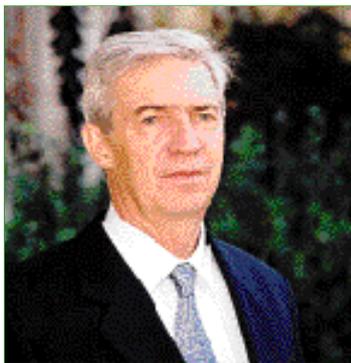
---

- ① PRÉAMBULE
  
  - ② L'HISTOIRE DU PROJET,  
LE DÉBAT PUBLIC,  
LA MAÎTRISE D'OUVRAGE
  
  - ③ UN TERRITOIRE DE MONTAGNE,  
PARMI LES PLUS ENCLAVÉS DE FRANCE
-



## 1

## PRÉAMBULE



" La Commission Nationale de Débat Public a décidé d'organiser un débat public sur le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron, et d'en confier l'animation à une Commission particulière.

Les premières esquisses de ce projet ont plus de 30 ans. Durant cette longue période, les échanges entre les acteurs ont été riches et nombreux. Ils ont permis des avancées conséquentes, et notamment la mise en service de deux tronçons autoroutiers :

- au Sud, Gap est désormais à près de 2 heures de Marseille depuis l'accès autoroutier de La Saulce ;
- au Nord, Monestier de Clermont ne sera plus qu'à 20 minutes de Grenoble lors de la mise en service du tronçon entre Coynelle et Col du Fau prévue en 2007.

La question se pose désormais de relier ces deux extrémités, distantes d'une centaine de kilomètres. Le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003 a placé ce projet parmi les priorités nationales d'aménagement du territoire. Le Gouvernement, après une large concertation avec les élus locaux, a exprimé sa préférence pour la création d'un tronçon autoroutier passant au centre des Hautes Alpes, par l'Est de Gap. Cependant, compte-tenu des enjeux, il est indispensable que ceux qui vivent sur ce territoire puissent s'exprimer sur l'opportunité, les modalités, et la localisation, d'une telle opération qui soulève encore de nombreuses questions. Le présent dossier leur fournit de façon claire et

complète l'information nécessaire sur les données géographiques et économiques du problème, les objectifs envisagés, les diverses solutions possibles. Le débat public, animé par une commission spécifique et indépendante, va leur permettre de s'exprimer sur ce projet si important pour leur avenir. Élus et techniciens des collectivités territoriales, chefs d'entreprises, employés, agriculteurs, commerçants, transporteurs, responsables et militants associatifs, riverains, résidents à l'année ou occasionnels : tous vont contribuer à éclairer les responsables de la décision finale et à faciliter l'élaboration du projet.

Ce débat public revêt une importance particulière car il est le premier qui soit centré sur les déplacements dans les Alpes du Sud. Il survient la même année que celui concernant la liaison ferroviaire à grande vitesse vers la Côte d'Azur. Dans le même temps, les réflexions sur la Vallée du Rhône progressent, et la CNDP va organiser un débat public sur le projet de contournement de Nice. Ainsi 2005 sera-t-elle une grande année de réflexion sur la mobilité et sur la problématique des infrastructures de transports dans notre région. Avant que vienne, pour l'État, l'heure du choix définitif du tracé de la liaison Gap-Sisteron, le débat public est une opportunité unique, donnée à tous, de comprendre les enjeux, les difficultés, les inconvénients et les avantages des différentes hypothèses, d'en débattre et de faire connaître leur avis.

Le préfet coordonnateur  
Christian Frémont



## 2

## L'HISTOIRE DU PROJET, LE DÉBAT PUBLIC, LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Un débat public pour un projet chargé d'histoire.

" Le CIADT confirme sa volonté d'achever la liaison autoroutière A51 Grenoble – Sisteron afin de permettre un développement durable et équilibré des territoires traversés. Les deux objectifs majeurs attendus pour cette nouvelle infrastructure de transport consistent à :

- assurer une fluidité des déplacements nord-sud en offrant aux trafics des massifs montagneux qui sont aujourd'hui attirés vers la vallée du Rhône, des infrastructures sûres et de qualité passant par leurs itinéraires naturels,
- desservir des territoires alpins, actuellement mal irrigués par des infrastructures de transport, pour favoriser leur développement économique et touristique, notamment le Briançonnais qui s'inscrit sur l'itinéraire transfrontalier du Montgenèvre " (extrait du CIADT du 18 décembre 2003).

## 2.1

## L'HISTOIRE DU PROJET DE LIAISON ENTRE GRENOBLE ET SISTERON

À l'origine, dans les années 70, l'amélioration des liaisons routières entre Grenoble et Marseille était envisagée pour créer une autre solution de passage nord-sud afin de désengorger la vallée du Rhône. Puis, dans les années 80, en écho aux préoccupations croissantes liées au développement local dans les Alpes du Sud, ce sont les thèmes du désenclavement, de la desserte locale et de la préservation de l'environnement qui ont présidé aux réflexions sur le projet. Enfin, aujourd'hui, le projet vise à répondre simultanément à ces deux objectifs : quelle liaison fiable créer qui puisse faciliter les échanges inter-régionaux nord-sud, tout en assurant une desserte locale adaptée aux enjeux de développement durable des Hautes-Alpes, des Alpes-de-Haute-Provence, de la Drôme et du sud de l'Isère ? Ces positionnements successifs du projet ont permis des examens relativement détaillés de nombreuses variantes, tant fonctionnelles (route, autoroute, voie ferrée...) que géographiques (par l'est de Gap, par Lus-la-Croix-Haute...). Ils permettent de disposer maintenant d'une vision globale sur les atouts, handicaps et enjeux de chacune des options possibles à ce jour. Tous ces éléments constituent des bases de questionnement pour nourrir et enrichir le débat public.

CIADT, Comité Interministériel d'Aménagement et du Développement du Territoire  
Une ou plusieurs fois par an, il arrête les orientations du gouvernement en matière d'aménagement du territoire. Parmi ces orientations figure une liste de projets structurants prioritaires pour le pays.

## 2.2

## UN DÉBAT PUBLIC DANS LE CADRE DE LA DÉMOCRATIE DE PROXIMITÉ...

La loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité, définit les conditions dans lesquelles le public participe désormais à l'élaboration des grands projets.

Cette loi a instauré une autorité administrative indépendante, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui " est chargée de veiller au respect de la participation du public, au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. "

Pour des projets tels que celui envisagé ici (un projet routier de plus de 300 millions d'euros), le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet a obligation de saisir la CNDP en lui adressant un dossier de présentation dit *dossier de saisine*.

Pour le projet Grenoble – Sisteron, c'est après examen d'un tel dossier que la CNDP a décidé la tenue d'un débat public le 2 juin 2004, et a désigné une Commission Particulière du Débat Public (la CPDP), pour l'animer.

L'État, maître d'ouvrage du projet, fournit, à la CPDP et au public, toutes les informations nécessaires au déroulement d'un débat ouvert et transparent, afin que chaque citoyen puisse se forger sa propre conviction sur le projet. C'est dans ce cadre que le présent dossier a été élaboré.

Pour ce projet, la présence d'un tiers, la CPDP, constitue une véritable nouveauté par rapport aux concertations passées.



2

2.3

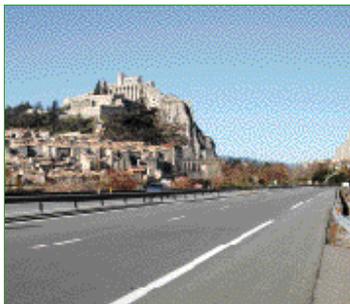
... AVEC UN MAÎTRE D'OUVRAGE PROCHE DES TERRITOIRES CONCERNÉS

Le projet concerne directement deux régions, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur, quatre départements, l'Isère, la Drôme, les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence.

Aussi l'État a-t-il délégué la responsabilité opérationnelle de ce débat au directeur régional de l'équipement Provence-Alpes-Côte d'Azur, placé sous l'autorité du préfet de région, préfet coordonnateur du projet. C'est lui, qui, avec ses collaborateurs, présentera le projet, argumentera, répondra aux questions à la demande de la CPDP.

Le présent dossier a été rédigé comme une source d'informations permettant d'introduire les discussions et d'encourager les échanges et les confrontations de points de vue, dans un état d'esprit d'ouverture et de transparence.

Sisteron depuis l'A51



Sortie A51 vers la ZA Sisteron nord



Le maître d'ouvrage  
Il définit les grandes fonctions du projet.  
Il pilote les études. Il réunit les fonds nécessaires pour le financer. Puis, pour une autoroute concédée, il lance un appel d'offres pour qu'un concessionnaire construise et exploite l'ouvrage.

Opération de fauchage



Engin de déneigement





## 3

## UN TERRITOIRE DE MONTAGNE, PARMI LES PLUS ENCLAVÉS DE FRANCE

Les liaisons entre Grenoble et Sisteron parcourent un territoire montagneux installé dans des vallées étroites, à travers l'Isère, l'est de la Drôme, les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence.

Malgré le relief et la rudesse des climats qui caractérisent la zone, ces itinéraires sont empruntés par les populations depuis fort longtemps, pour des échanges locaux ou pour traverser la région.

Historiquement, Gapençais et Grenoblois, au sein de la même province dauphinoise, ont toujours entretenu de nombreux échanges.

La route nationale 85 (RN85) porte le nom de route Napoléon, l'Empereur ayant gagné la capitale par cet itinéraire, de retour de l'Île d'Elbe.

Mais, presque paradoxalement, ce territoire compte des zones parmi les plus enclavées de France.

Gap, principale ville entre Grenoble et Sisteron, rassemble 36 000 habitants. Elle joue le rôle de ville-centre d'un territoire de 70 000 habitants. Elle constitue également un pôle relais entre les deux agglomérations grenobloise et marseillaise, qui, au nord et au sud, s'étendent de plus en plus.

Aussi, les liaisons entre Grenoble et Sisteron posent-elles aujourd'hui question.

*Col de Lus*



*Chapeau Napoléon*



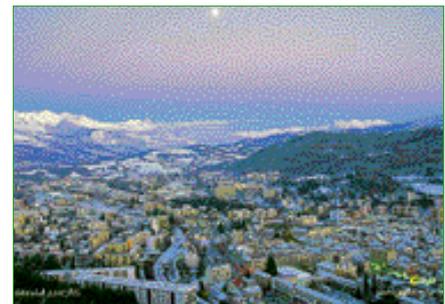
*Grenoble*



*Mens*



*Gap*

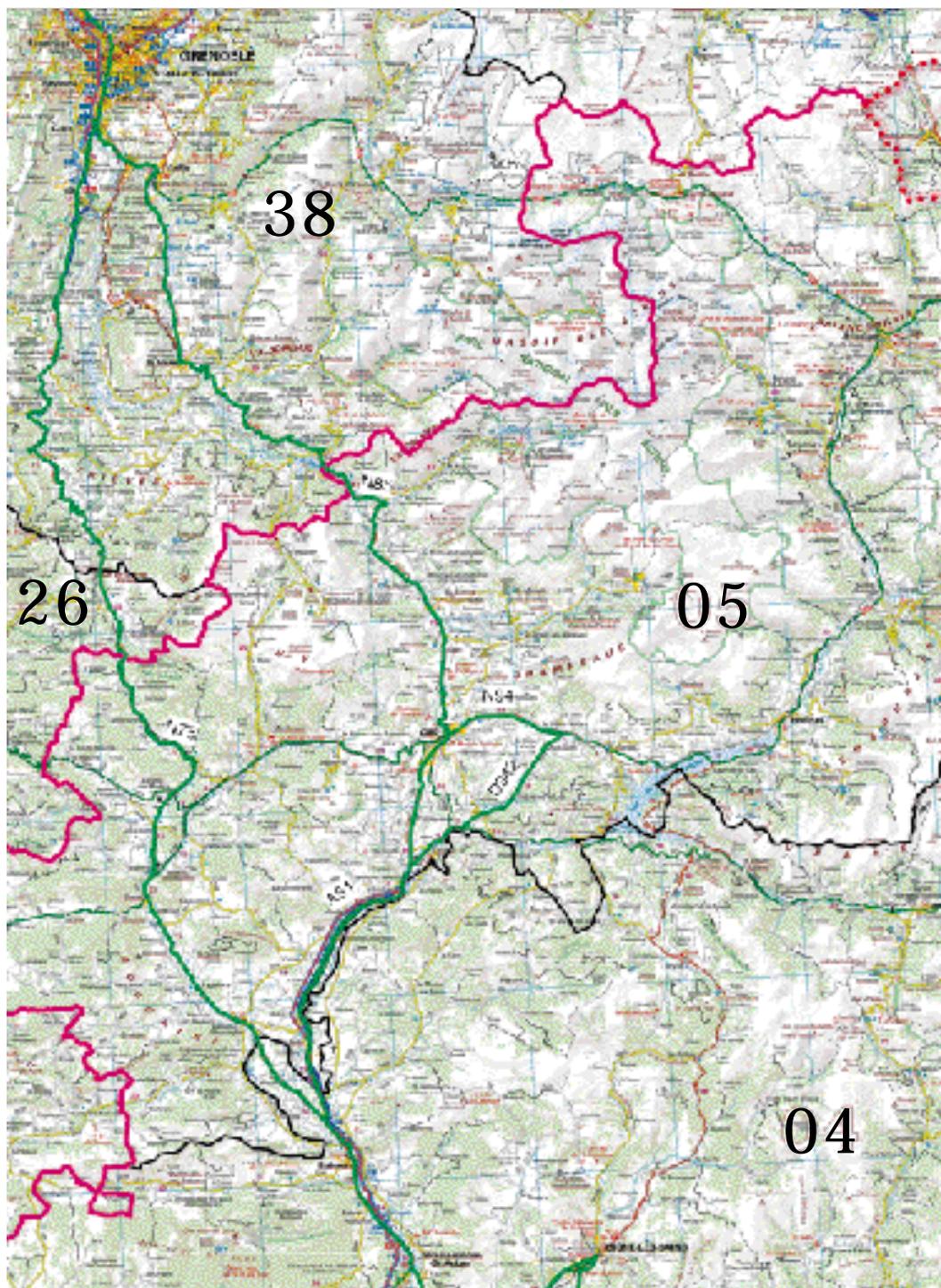






# 3

## Territoires concernés





## LES ENJEUX DES TERRITOIRES

---

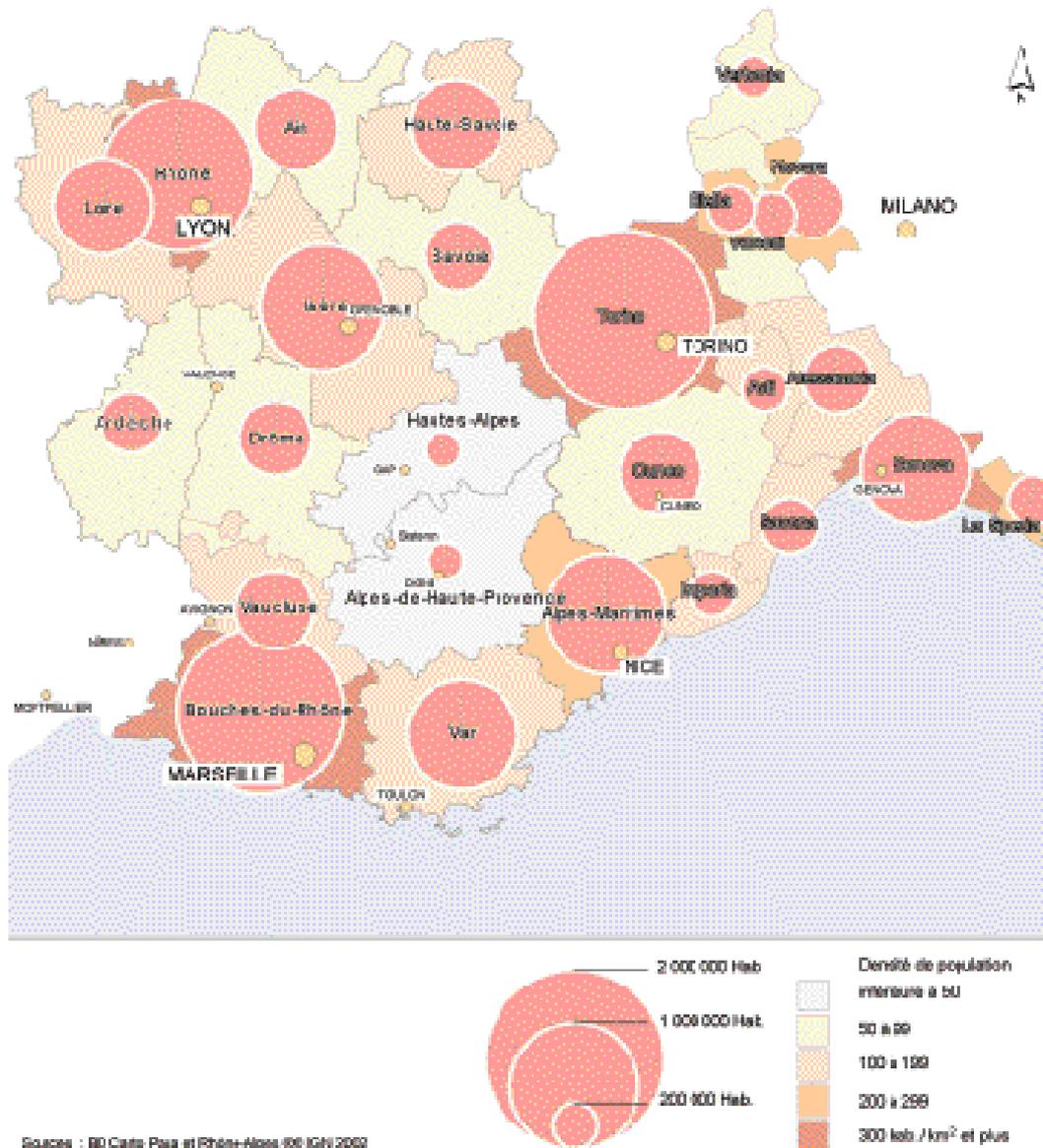
- ④ DES TERRITOIRES FRAGILES À FORT POTENTIEL
  
  - ⑤ PRÉDOMINANCE DU MODE ROUTIER  
DANS LES DÉPLACEMENTS ACTUELS
  
  - ⑥ QUELLES PERSPECTIVES À L'HORIZON 2020 ?
-



Dossier du Débat Public

4

Populations





## 4

## DES TERRITOIRES FRAGILES À FORT POTENTIEL

## 4.1

DES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES  
INÉGALEMENT RÉPARTIES

Autour de l'axe Grenoble – Sisteron se trouvent, d'une part, de grandes zones urbaines en extension, et d'autre part, des zones à caractère rural. Les relations entre ces territoires, les liens entre les populations, ainsi que l'équilibre global de l'ensemble, constituent des enjeux récurrents en terme d'aménagement du territoire. Au cœur de ces territoires, Gap peut-elle constituer un pôle d'équilibre régional ?

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes concentrent aujourd'hui à elles seules plus de 17 % de la population française. En 2002, Rhône-Alpes compte 5 766 900 habitants et Provence-Alpes-Côte d'Azur 4 623 420 habitants.

Ces populations sont près de deux fois plus nombreuses que celles des provinces italiennes voisines du Piémont et de la Ligurie. Ainsi, au total, ces quatre régions européennes, situées autour de l'axe Grenoble – Sisteron, comptent près de 16 millions d'habitants.

Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur connaissent un dynamisme démographique qui les place en seconde et troisième positions après la région Île-de-France lors du dernier recensement général de la population en 1999. Dans les Hautes-Alpes, cette croissance (0,77 %) a été plus de deux fois supérieure à la moyenne nationale (0,37 %).

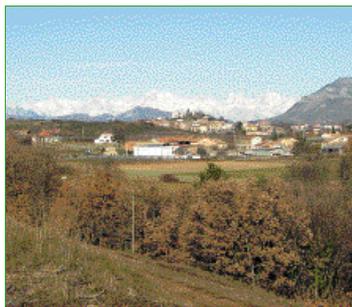
Ce dynamisme démographique est hétérogène. Les plus fortes concentrations de populations se situent surtout en périphérie de l'axe Grenoble – Sisteron, au nord dans le sillon alpin (Valence/Grenoble/Annecy/Genève), et au sud sur la façade méditerranéenne. Dans

ces zones, à forte composante urbaine, se trouvent quatre départements qui comptent plus de un million d'habitants chacun (Rhône, Isère, Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes) et sept villes de plus de 100 000 habitants. L'extension des agglomérations est un phénomène continu depuis maintenant plusieurs décennies.

Au centre, les départements des Alpes-de-Haute-Provence et des Hautes-Alpes comptent chacun moins de 150 000 habitants. Ils présentent une densité moyenne de population (moins de 50 habitants/km<sup>2</sup>) deux fois moindre que la moyenne nationale (108 habitants/km<sup>2</sup>). Les territoires situés le long de l'axe Grenoble – Sisteron abritent environ 160 000 habitants. Ils se répartissent dans quelque 80 communes, essentiellement rurales. La ville de Gap, avec ses 36 000 habitants, constitue l'agglomération la plus importante du secteur.

Dans la Drôme, le Diois et les Baronnies connaissent un accroissement démographique notable dû à des forts soldes migratoires.

Village du Poët



Gap



Une école à Tallard





## 4

## 4.2

## DES RELATIONS ÉCONOMIQUES ESSENTIELLEMENT FONDÉES SUR LES SERVICES

Les économies des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes sont majoritairement tournées vers le secteur tertiaire. Elles présentent toutefois des pôles industriels de premier ordre. La complémentarité entre les services aux entreprises et le fort potentiel industriel constitue ici un atout. Ces deux régions entretiennent de nombreux échanges entre elles, ainsi qu'avec leurs voisines italiennes. L'amélioration de leur accessibilité constitue une condition pour amplifier leurs relations économiques.

L'ensemble Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes totalise plus de 3,8 millions d'emplois.

Le secteur tertiaire domine très largement l'économie de ces deux régions, en particulier le tourisme. Il concentre à lui seul près de 80 % de l'emploi en Provence-Alpes-Côte d'Azur, et près de 70 % en Rhône-Alpes. Ce constat se confirme à l'échelle départementale. Le tertiaire représente 68 % de l'emploi en Isère, 79 % dans les Hautes-Alpes et 73 % dans les Alpes-de-Haute-Provence.

Rhône-Alpes se distingue toutefois par une implantation significative de l'industrie, notamment dans les domaines de l'énergie (nucléaire, hydrocarbures...), de la chimie et des biens intermédiaires à forte valeur ajoutée (exemples : composants électroniques, pièces mécaniques...). De même, au sud, la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer constitue un pôle industriel majeur voisin de Marseille, premier port de commerce français.

Au centre des Alpes du Sud, Gap est essentiellement un pôle de services comportant une forte proportion d'emplois publics. L'industrie est présente ponctuellement.

D'autres sites industriels et d'activités de services se développent localement, par exemple à Sisteron, à l'Argentière-la-Bessée, Chorges, Tallard...

En Italie, le Piémont et la Ligurie comptent plus de 2 millions d'emplois. Le secteur industriel, fort et diversifié (industries traditionnelles, secteur automobile, établissements de technologie avancée), est complété par une activité tertiaire tournée vers les secteurs commercial et bancaire, ainsi que par une activité touristique orientée vers la montagne et la culture.

L'Italie, respectivement premier et second client des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes, est aussi le premier fournisseur de ces deux régions.

Scierie de Lus-la-Croix-Haute



Usine d'embouteillage de Chorges



Aéropôle de Tallard

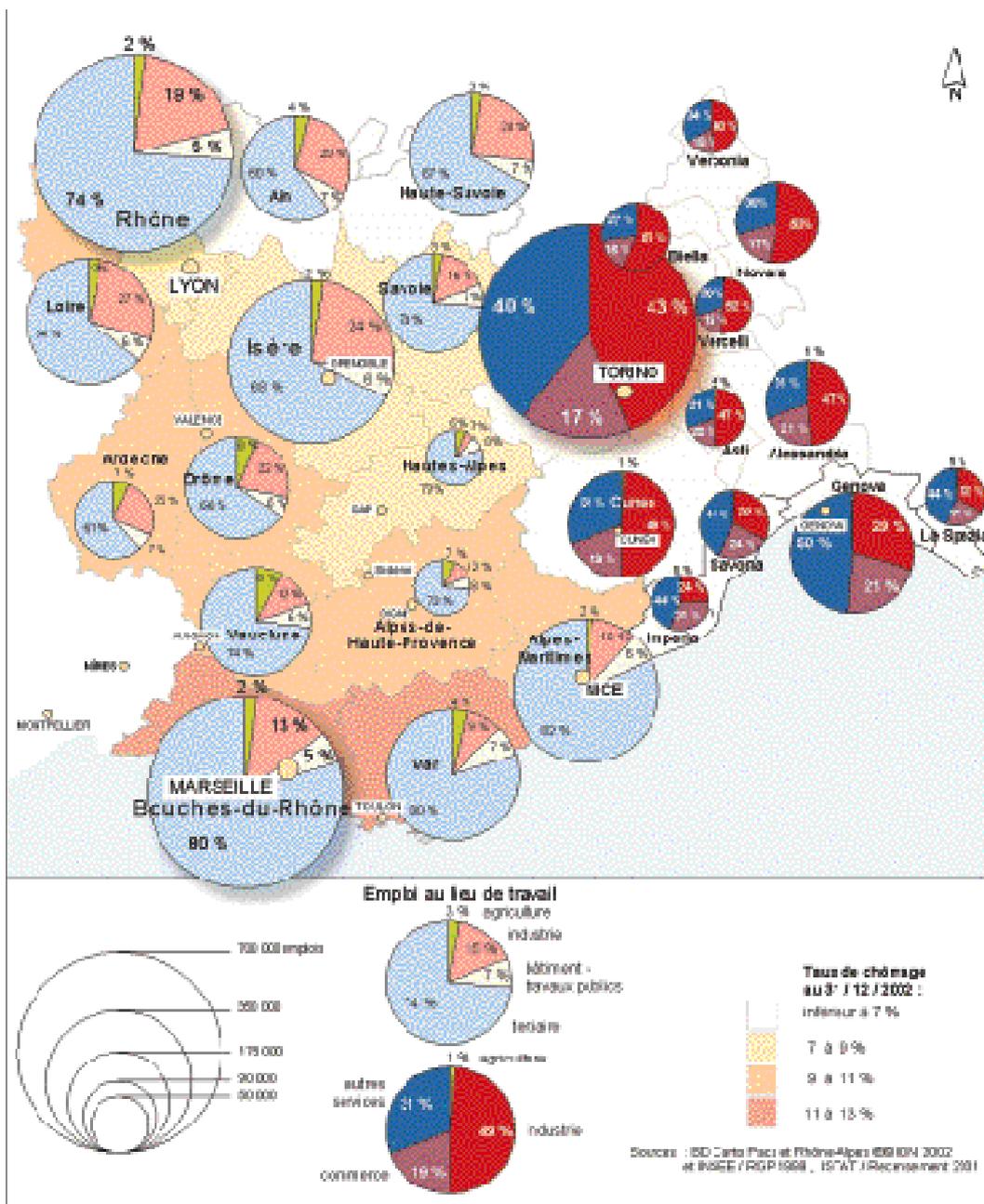




Liaison entre Grenoble et Sisteron

4

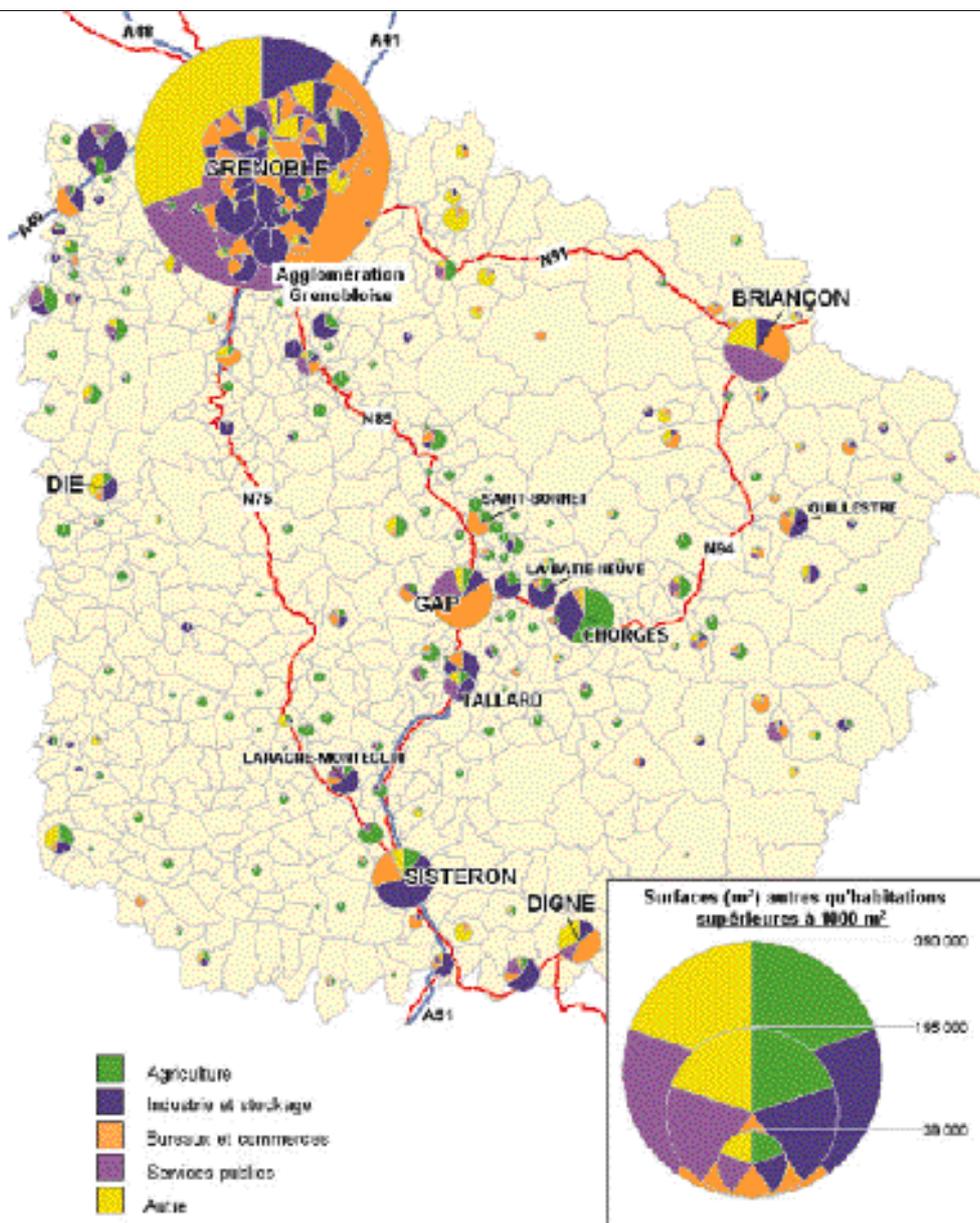
L'emploi par secteur d'activité





4

Surface par type d'activité des locaux construits entre 1999 et 2003



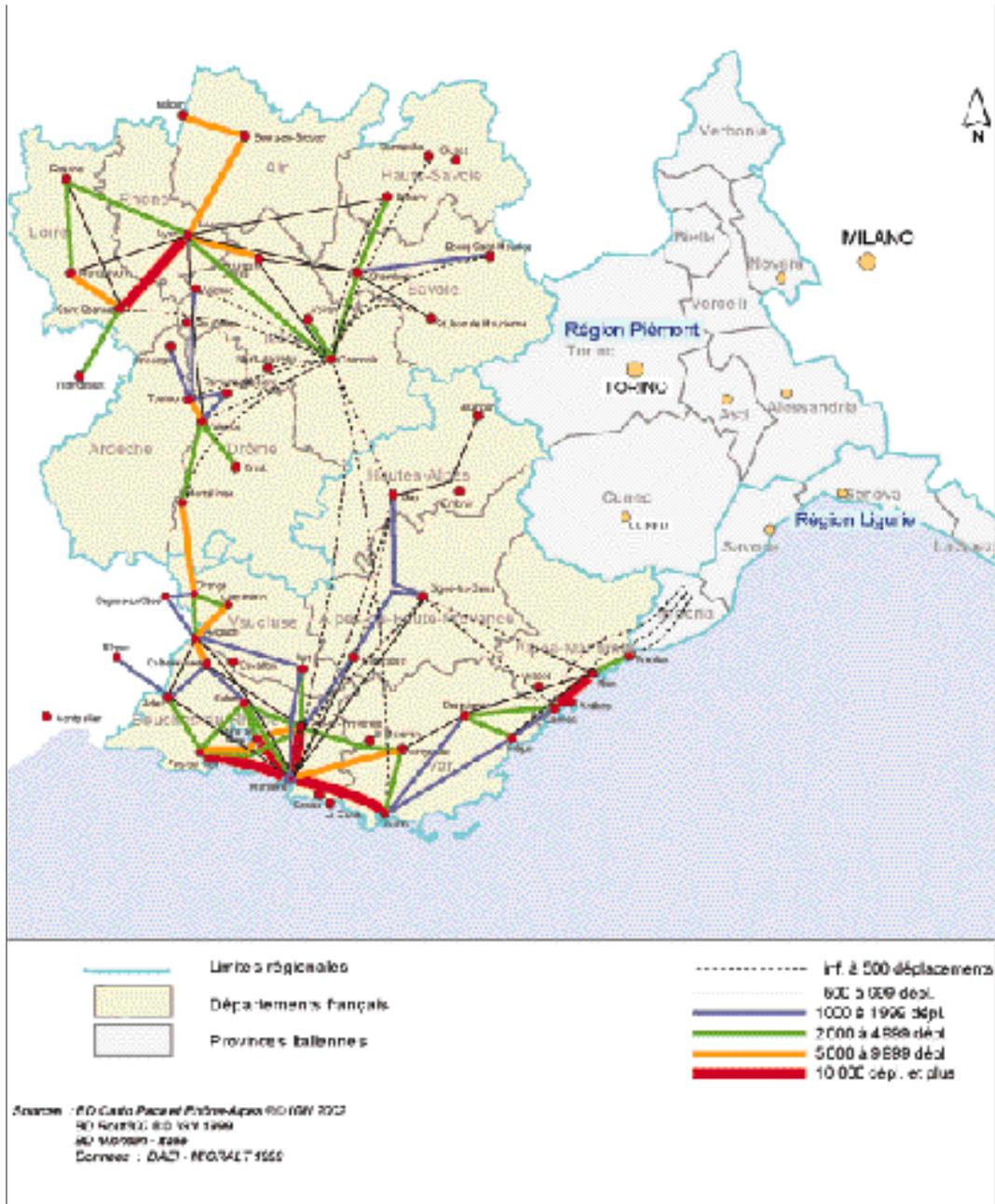
Source : Ateliers SITADEL / DRE PACA et Phiso Alpes  
 Réalisation : CETE Méditerranée - Datsa - Transports Interurbains - novembre 2004



Liaison entre Grenoble et Sisteron

4

Trajets quotidiens domicile travail





## 4

Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur occupent la seconde et la troisième places des régions françaises en matière de recherche et de développement, derrière l'Île-de-France

## 4.3

## LA PRÉSENCE D'IMPORTANTES PÔLES DE RECHERCHE DÉVELOPPEMENT

Dans ce domaine, les deux extrémités de l'actuelle autoroute A51 accueillent deux pôles majeurs.

Au nord, le bassin grenoblois regroupe des activités industrielles et de haute technologie avec des entreprises en pointe dans leurs domaines (le laboratoire d'électronique et de technologie de l'informatique de Hewlett-Packard, Rhône-Poulenc, Alstom, Elf-Atochem, Caterpillar, Xerox, la société franco-italienne STM Microelectronics...). Ces activités ont généré un pôle de services fort et diversifié (informatique, conseil en gestion, marketing et publicité, assurances, travail temporaire, nettoyage, restauration d'entreprise...). La région grenobloise se distingue également par son potentiel de recherche. De nombreux liens se sont tissés entre les entreprises de haute technologie et les laboratoires publics de recherche appliquée.

Au sud, Provence-Alpes-Côte d'Azur compte de nombreux organismes de recherche : le CEA/Cadarache, l'INSERM (Marseille et Nice), l'INRA (Avignon et Antibes), l'INRIA (Sophia Antipolis), le CEMAGREF... Le Centre du CEA/Cadarache, qui rassemble aujourd'hui plus de 4 000 personnes, est en relation avec le pôle universitaire d'Aix-Marseille où plusieurs centaines de chercheurs interviennent. Ce centre devrait accueillir dans les prochaines années le projet international ITER, enrichissant le site de 700 chercheurs supplémentaires.

La mise en réseau des pôles de recherche constitue un de leurs facteurs de performance. À titre d'illustration, le CEA dispose de deux implantations à Grenoble et à Cadarache.

Synchrotron à Grenoble



Vue de l'implantation du projet ITER à Cadarache (au premier plan, installation Tore Supra)



Avec 5 900 chercheurs, le pôle grenoblois occupe le second rang national pour le dépôt de brevets et le nombre de publications scientifiques. Le potentiel de recherche comprend 230 laboratoires de recherche dépendant de 4 universités et 8 organismes de recherche nationaux (CEA, CNRS...) ainsi que 5 laboratoires internationaux.



## 4

Dans les Alpes du Sud, les distances à parcourir pour accéder aux équipements et aux services courants restent supérieures à la moyenne française. Cependant, globalement, entre 1990 et 1998, elles ont diminué. L'accès aux grands équipements (CHU, unités de soins spécialisées, équipements culturels, universités...) pose à l'inverse encore problème.

Hôpital de Gap



## 4.4

## UN BON MAILLAGE DES SERVICES DE PROXIMITÉ MAIS UN ACCÈS DIFFICILE AUX GRANDS ÉQUIPEMENTS

Les territoires situés entre Grenoble et Sisteron présentent un niveau d'équipements et de services de proximité relativement élevé au regard des faibles densités de population qui caractérisent cette zone. Cela peut s'expliquer pour au moins deux raisons.

Le relief montagneux tend à limiter les déplacements, ce qui réduit la concurrence entre les bourgs qui assurent une fonction de pôle de services.

Les équipements et services doivent être à même de satisfaire non seulement la population résidente, mais aussi la population touristique. Néanmoins, ils sont répartis de manière très inégale et se situent pour la plupart dans les territoires les plus urbanisés à Gap, Briançon, Embrun, Veynes, La Mure voire Valence. Au-delà des principales villes qui offrent une gamme complète d'équipements et de services, on trouve une douzaine de pôles secondaires (Mens, Saint-Bonnet, Guillestre, Serres, Laragne, Die...) dont l'offre, bien que plus limitée, comprend certains services relativement peu fréquents, tels que dentiste, gendarmerie, collège, magasins spécialisés et supermarché. Enfin, des pôles de proximité prennent le relais des pôles secondaires pour les équipements et services les plus courants, comme l'alimentation, le médecin ou La Poste. Corps, Lus-la-Croix-Haute, Aspres-sur-Buëch, Saint-Firmin, La Saulce ou Espinasses figurent parmi les pôles de proximité les plus attractifs.

## Équipements et services

On appelle équipements et services les installations et les services utilisés par les populations dans leur vie quotidienne. Dans la liste établie par l'INSEE, on trouve par exemple les écoles, les stations-service, les boucheries, La Poste...

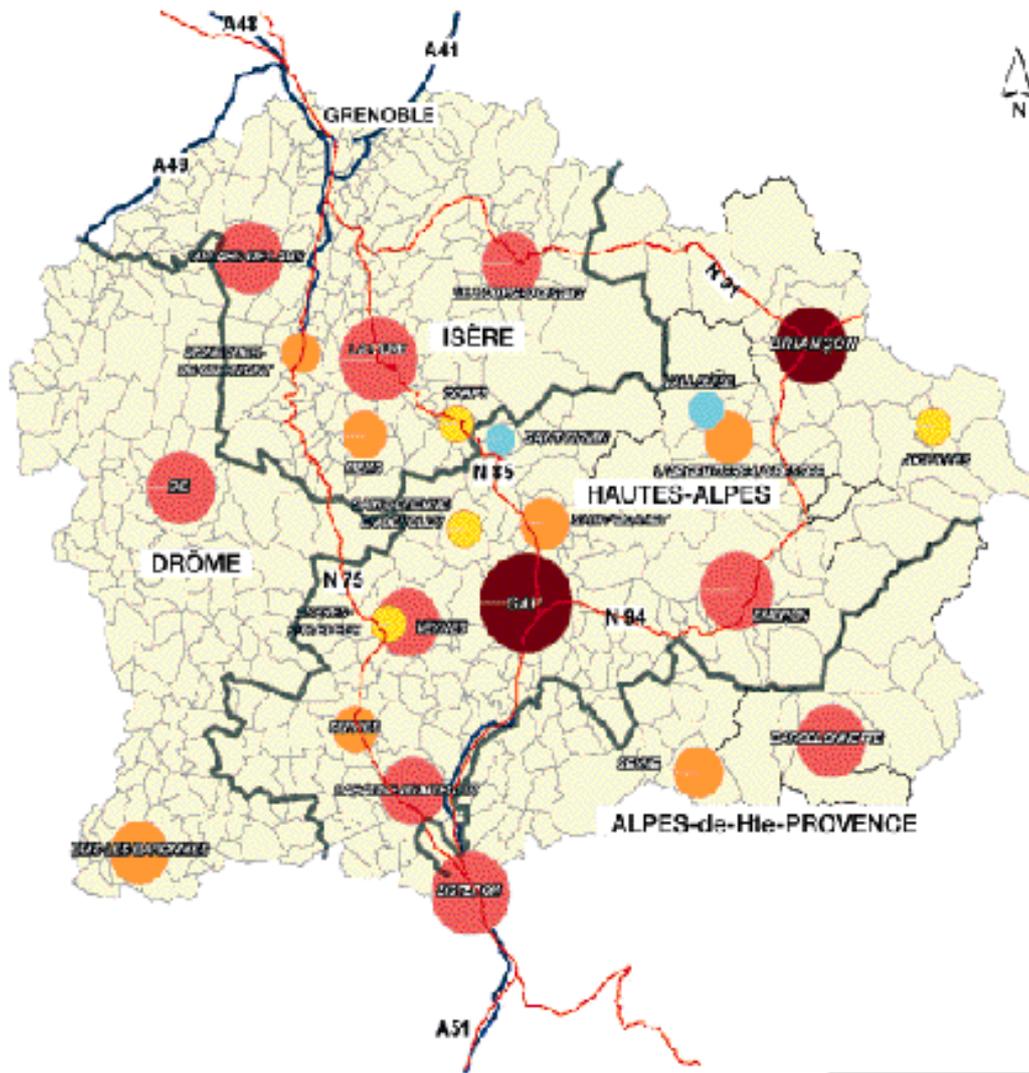
## Une offre de services et d'équipements hétérogène

Plus de 80 % des Hauts-Alpins n'ont pas à sortir de leur commune pour trouver une poste, une boulangerie ou une alimentation. À l'inverse, la distance moyenne à parcourir est de 12 km pour l'hôpital, 9 km pour un laboratoire d'analyses médicales, 5 à 8 km pour les commerces spécialisés ou les hypermarchés - supermarchés. Dans le Trièves, les distances à parcourir sont assez élevées pour les communes les plus excentrées. Ce territoire ne dispose pas de lycée et les lycéens doivent parcourir plus de 60 km pour se rendre à l'établissement le plus proche, alors que, en France, 90 % des jeunes de 10 à 19 ans sont à moins de 30 mn d'un lycée.



4

Équipements publics et services



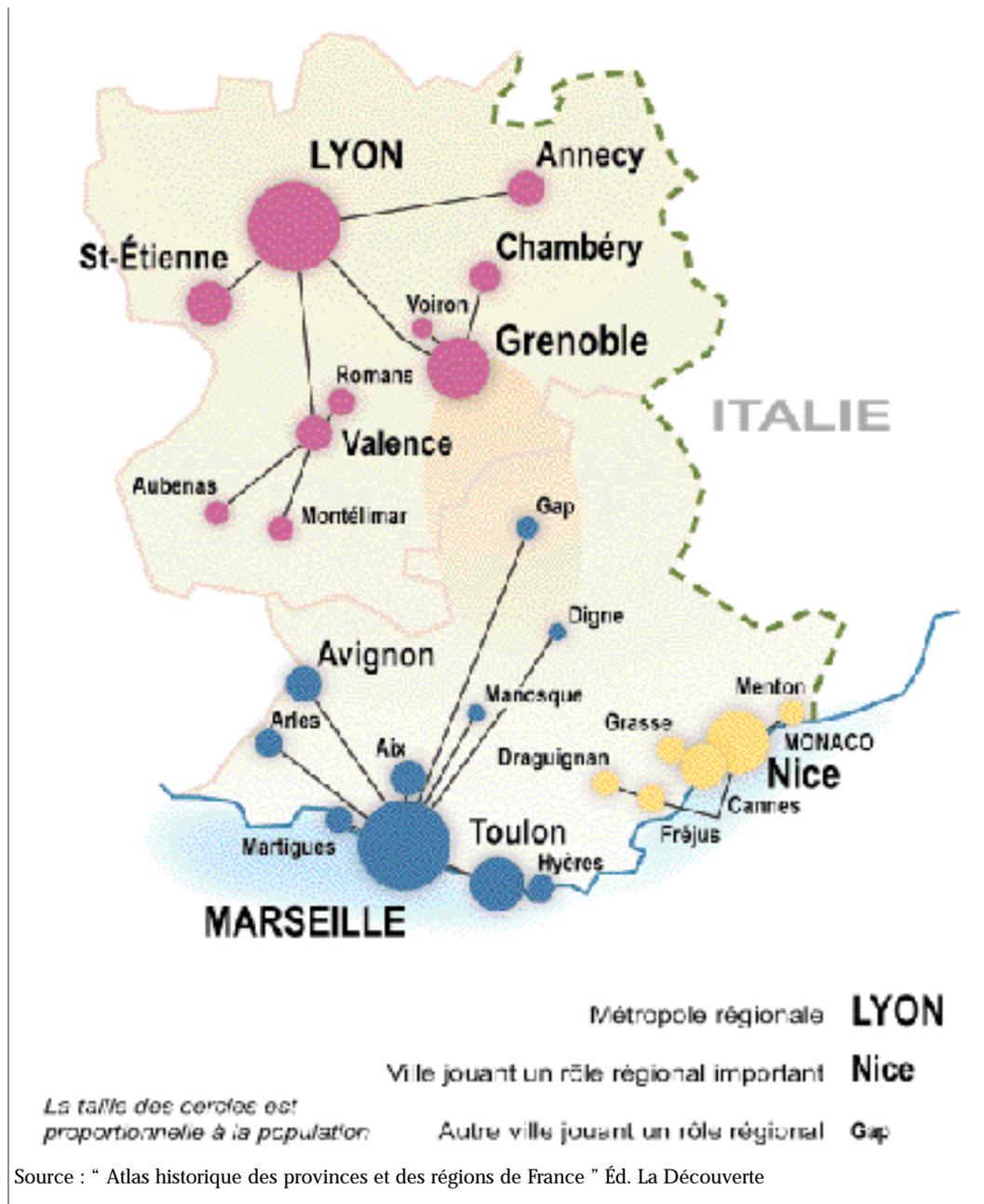
<p>Taille : Nombre de services</p> <p>Source : Inventaire communal 1000</p>	<p><b>Niveau d'équipement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: darkred;">■</span> Niveau 1 : Présence de l'ensemble des services publics et marchands</li> <li><span style="color: red;">■</span> Niveau 2 : Serv. publics = bon ou moyen - Serv. marchands = bon</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Niveau 3 : Serv. publics = moyen ou faible - Serv. marchands = moyen</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Niveau 4 : Serv. publics = niveau minimal - Serv. marchands = faible</li> <li><span style="color: lightblue;">■</span> Niveau 5 : Serv. publics = niveau minimal - Serv. marchands = niveau minimal</li> </ul>
---	---



# Liaison entre Grenoble et Sisteron

# 4

## Pôles régionaux de services



## 4

## 4.5

UN TOURISME VARIÉ,  
MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT LOCAL

Le développement du tourisme non lié aux stations de ski permet de renforcer l'économie des territoires dépourvus de telles installations. Il permet également d'allonger une saison touristique souvent limitée dans le temps.



Village de Saint-Véran l'été



4.5.1 L'ensemble Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur présente différentes formes de tourisme.

Provence-Alpes-Côte d'Azur constitue la première région touristique de France et la région Rhône-Alpes possède le plus grand domaine skiable équipé du monde. En 2002, ces deux régions comptabilisent respectivement près de 156 millions et 237 millions de nuitées. À titre de comparaison, le Piémont et la Ligurie, provinces italiennes frontalières, ont réalisé 22 millions de nuitées en 2000, la Ligurie concentrant à elle seule 63 % de cette fréquentation touristique. Au nord, il s'agit d'un tourisme de montagne directement lié aux stations de ski, à la nature et au sport. Au sud, sur la Côte d'Azur, l'Esterel et le Var, le tourisme allie tourisme balnéaire haut de gamme et de masse. Autour de l'axe Grenoble - Sisteron, le tourisme est fortement lié aux atouts naturels de la zone. Les Alpes du Sud tirent bénéfice d'un patrimoine naturel exceptionnel pour développer du tourisme de pleine nature l'été, ainsi qu'un tourisme hivernal concentré dans les stations de l'est de la zone, du Briançonnais au nord, jusqu'au Dignois au sud.

4.5.2 Des capacités d'accueil importantes

La Côte d'Azur et le littoral varois présentent une capacité d'hébergement touristique de l'ordre de 2 millions de lits, à comparer aux 1,9 million d'habitants des Alpes-Maritimes et du Var.

Les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence, deuxième destination hivernale après les Alpes du Nord, offrent une capacité d'accueil de 500 000 lits, dont 350 000 sont situés dans les Hautes-Alpes.

Les résidences secondaires représentent plus du tiers du parc de logements dans certains départements de montagne (Isère, Alpes-de-Haute-Provence...). Ce chiffre atteint 50 % dans les Hautes-Alpes.

Station de ski de Risoul



## Le tourisme lié aux stations de ski

Le territoire concerné par le projet de liaison Grenoble - Sisteron a enregistré pour la saison 2001-2002 une fréquentation de 11 millions de journées skieurs, soit 1,7 million de touristes, dont 800 000 pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Contrairement à celle des Alpes du Nord, la clientèle des Alpes du Sud est essentiellement régionale. En effet, 54 % de cette clientèle provient du Sud-Est de la France, contre seulement 16,5 % en provenance de l'Île-de-France et du centre-nord. Concernant le département de l'Isère, le constat est le même. Ainsi, la région Rhône-Alpes constitue le premier bassin de clientèle de l'Isère (39,3 % des séjours). La Région parisienne arrive en seconde position avec 16,6 % des séjours.

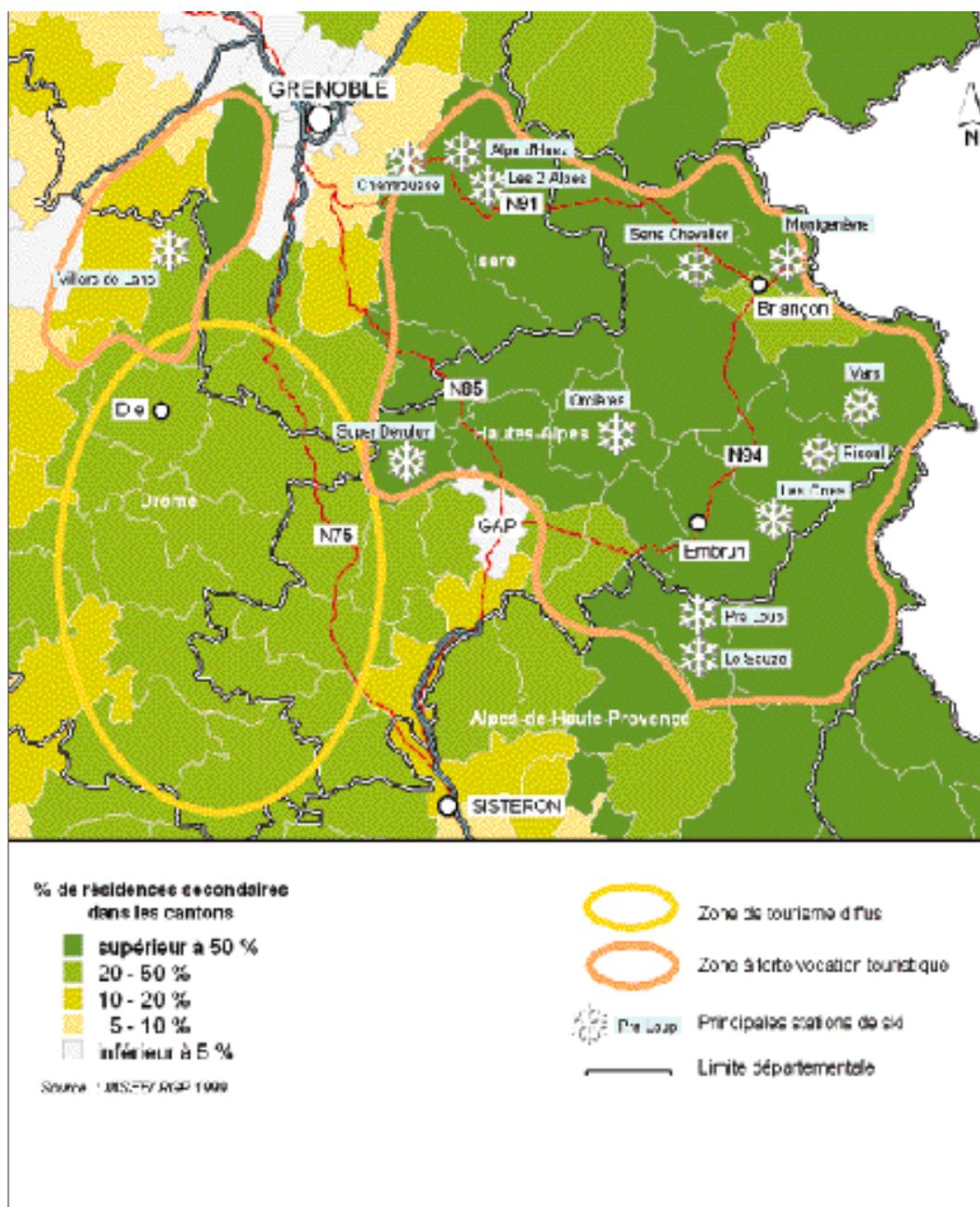
Départements	Journées skieurs	%
Isère	5 879 887	53
Hautes-Alpes	4 047 302	37
Alpes-Maritimes	575 369	5
Alpes-de-Haute-Provence	546 550	5
TOTAL	11 049 108	100



Liaison entre Grenoble et Sisteron

4

Résidences secondaires et zones touristiques

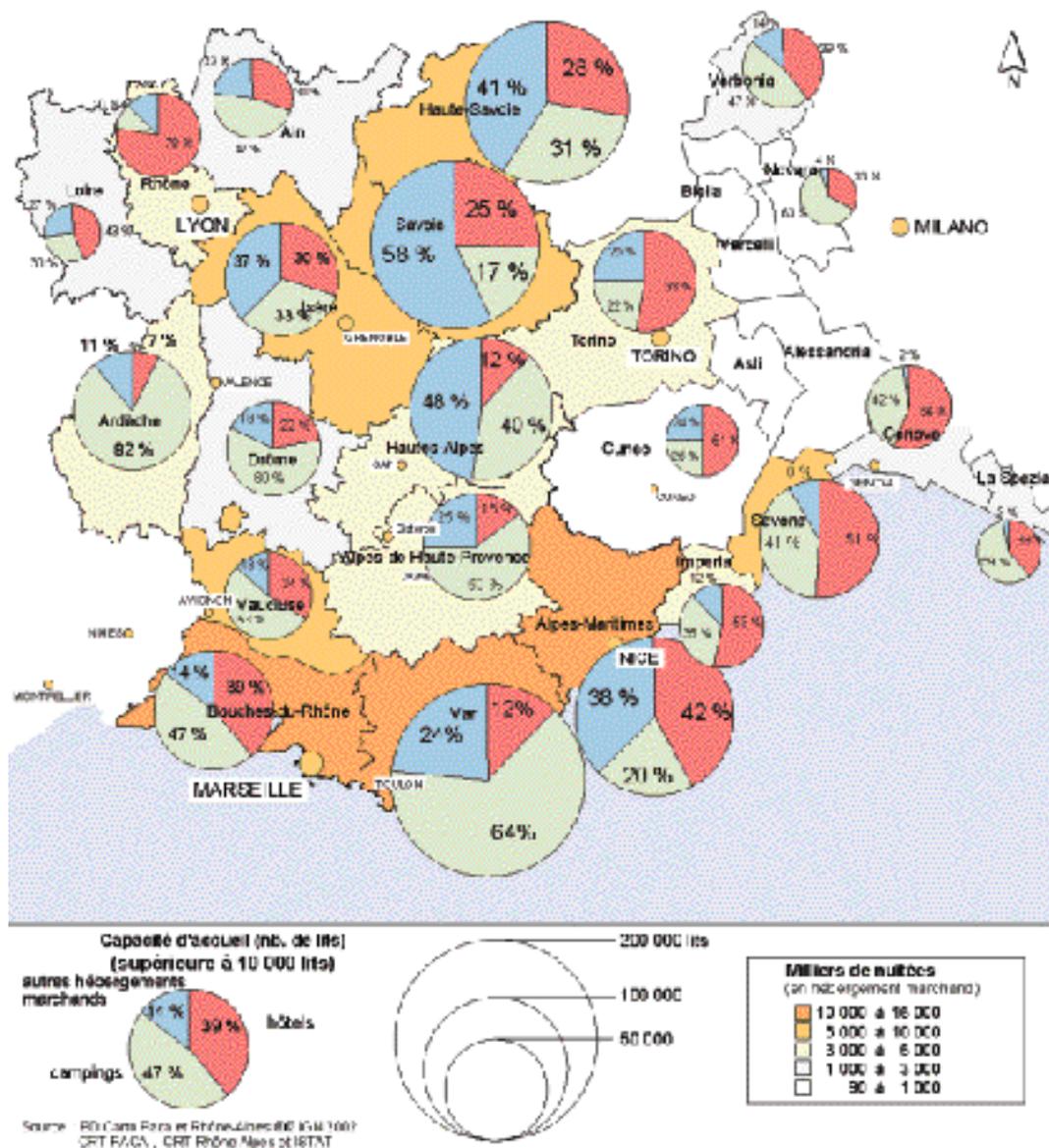




Dossier du Débat Public

4

Capacités d'accueil et fréquentation touristiques régionales

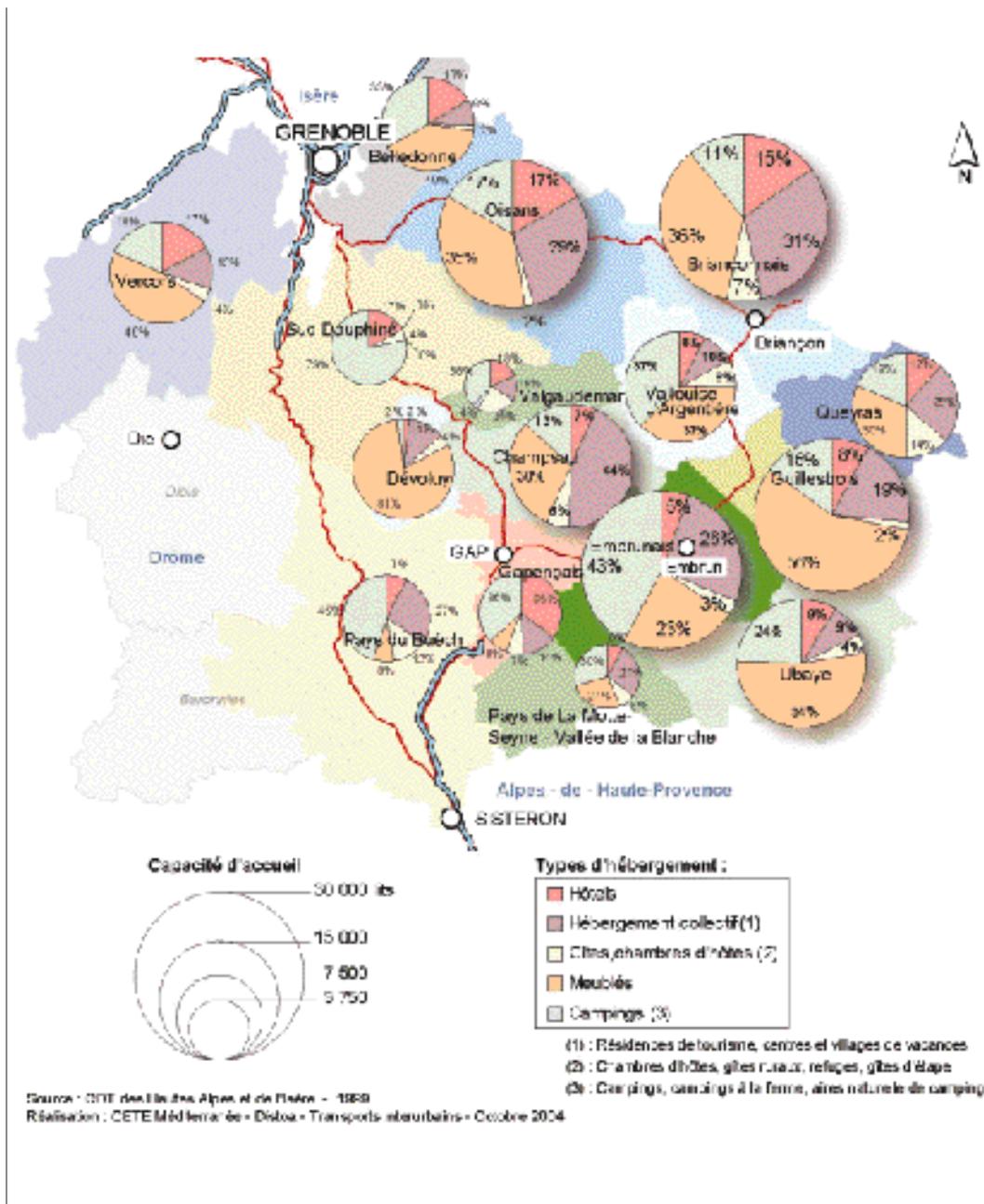




Liaison entre Grenoble et Sisteron

4

Capacités d'accueil touristique locales et types d'hébergement





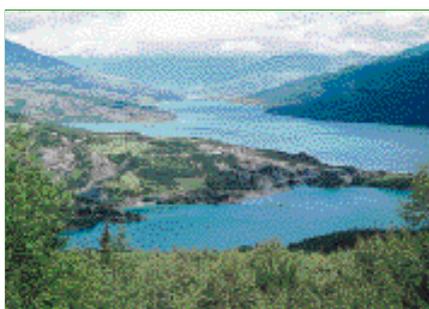
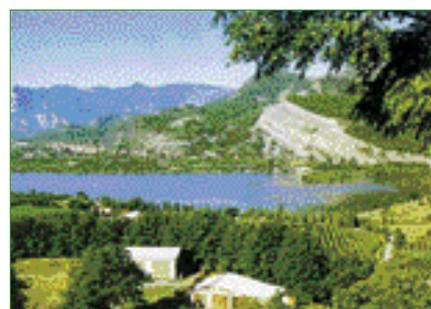
## 4

Le tourisme occupe une place primordiale dans les territoires desservis par l'axe Grenoble – Sisteron. Il constitue un véritable moteur du développement économique de la zone. Ses retombées en terme d'emplois sont vitales. Ce tourisme bénéficie de l'attractivité d'un patrimoine naturel et paysager remarquable, et de la proximité de zones urbaines importantes.

## 4.5.3 Un enjeu économique

L'activité touristique représente un enjeu majeur pour l'économie des deux régions concernées. Ainsi, elle induit en région Provence-Alpes-Côte d'Azur plus de 170 000 emplois salariés en haute saison, soit 12 % de l'emploi total. Dans les Hautes-Alpes et les Alpes-de-Haute-Provence, elle a généré plus de 750 millions d'euros de recettes en 2002.

Mais, depuis quelques années, la fréquentation touristique des Hautes-Alpes subit une diminution qui n'est sans doute pas seulement imputable aux conditions d'enneigement. Elle stagne dans les Alpes-de-Haute-Provence.

*Ski de fond au col du Festre**Serre-Ponçon**Retenue de Curbans**Mont-Aiguille**Vue depuis Saint-Michel-les-Portes*



## 4

## 4.6

## LE DÉVELOPPEMENT QUALITATIF DE L'AGRICULTURE

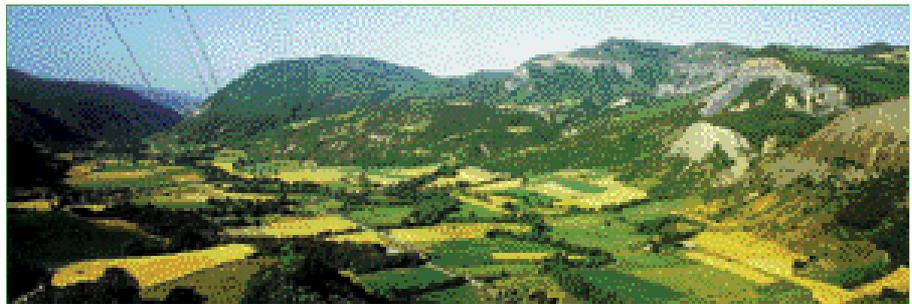
L'agriculture tient une place privilégiée dans l'économie de l'ensemble de la zone. Cette activité se présente selon plusieurs formes, variant d'un territoire à un autre en fonction des disparités géographiques et climatiques. Le développement récent de l'agriculture biologique et de l'agro-tourisme constitue un enjeu fort pour le maintien de l'emploi dans ce secteur.

L'agriculture représente ici un enjeu à la fois économique lié à l'emploi, et de préservation du milieu naturel, lié à la sauvegarde du patrimoine rural.

Les territoires concernés par l'axe Grenoble – Sisteron présentent une grande diversité de milieux naturels. Les disparités géographiques et climatiques ont donné lieu à des traditions d'agriculture qui diffèrent de manière sensible d'une zone à l'autre. De fait, on trouve sur place une grande variété de filières agricoles : arboriculture, cultures céréalières, agriculture

biologique, élevage de toute nature mais essentiellement ovin et bovin, et des productions plus marginales telles que les plantes médicinales et le maraîchage. En pleine croissance, l'agriculture biologique concerne un éventail assez large de productions comme les fruits et légumes, les céréales et fromages, les agneaux, le miel...

La pluri-activité agricole, très présente sur l'ensemble de ce territoire, est centrée sur l'agro-tourisme.

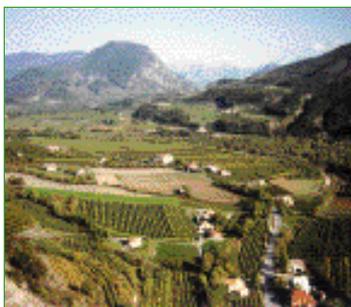
*Vallée de l'Avance**Ovins à Eyguians**Bovins au pied du Mont-Aiguille*



#### Terres labourables de Savournon



#### Plaine agricole de Lettret



#### Agriculture dans le Trièves



#### Les orientations agricoles en fonction des territoires

- Les vallées des principaux cours d'eau, la Durance et le Buëch en particulier, qui bénéficient de possibilités d'irrigation, sont orientées vers les cultures les plus productives et l'arboriculture fruitière.
- Dans les zones de coteaux et de montagne, caractérisées par un climat rigoureux et un relief élevé, où les ressources en eau sont plus limitées, les exploitations sont principalement orientées vers l'élevage extensif.
- Le Trièves abrite une culture de tradition bocagère. L'élevage bovin et ovin y reste extensif, qu'il soit consacré à la filière viande ou lait. À titre d'exemple, la région Rhône-Alpes est le leader en "ultrafrais", et le pain aux céréales du Trièves, vendu dans les départements de l'Isère et des Hautes-Alpes, est une marque déposée. L'agriculture biologique représente ici un mode de production significatif.
- Le Dévoluy est une région très montagneuse axée sur l'élevage ovin. La surface totale est principalement composée de landes et d'alpages conformément à la vocation pastorale de la vallée.
- Le Champsaur est principalement marqué par la mixité des élevages. L'élevage bovin prédomine dans le bas de la vallée et la production laitière assure près de 75 % de la production de lait de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Dans le centre de la vallée, on trouve également des porcheries qui représentent la majeure partie de la filière porcine du département et, dans les parties plus élevées, des élevages ovins et caprins. En bordure du Drac, on trouve davantage de cultures, notamment des cultures fourragères, céréalières et des surfaces toujours en herbe.
- Le Valgaudemar se consacre à l'élevage ovin dans la haute vallée et à un élevage essentiellement bovin à l'entrée de la vallée. Les éleveurs ovins sont actuellement engagés dans une réflexion sur la revalorisation du produit laine de mouton vers les entreprises du bâtiment et du textile.
- La vallée de la Durance et la basse vallée du Buëch sont consacrées à l'arboriculture et aux terres labourables. Le secteur est également axé sur l'élevage ovin. Il connaît des difficultés liées à une valorisation insuffisante des produits de qualité.
- Dans la vallée de l'Avance, l'agriculture représente plus de 40 % des entreprises du territoire. Elle se caractérise par les fourrages, céréales, ovins, bovins et volailles. On trouve aussi des vignes sur Valserres et Saint-Étienne-le-Laus, ainsi que des vergers sur Valserres.
- Dans le Diois et les Baronnies, le relief mouvementé et le climat progressivement plus méditerranéen qu'alpin rendent ces territoires propices à l'élevage extensif caprin et ovin, à la culture des plantes aromatiques ainsi que, autour de Die, à la viticulture.