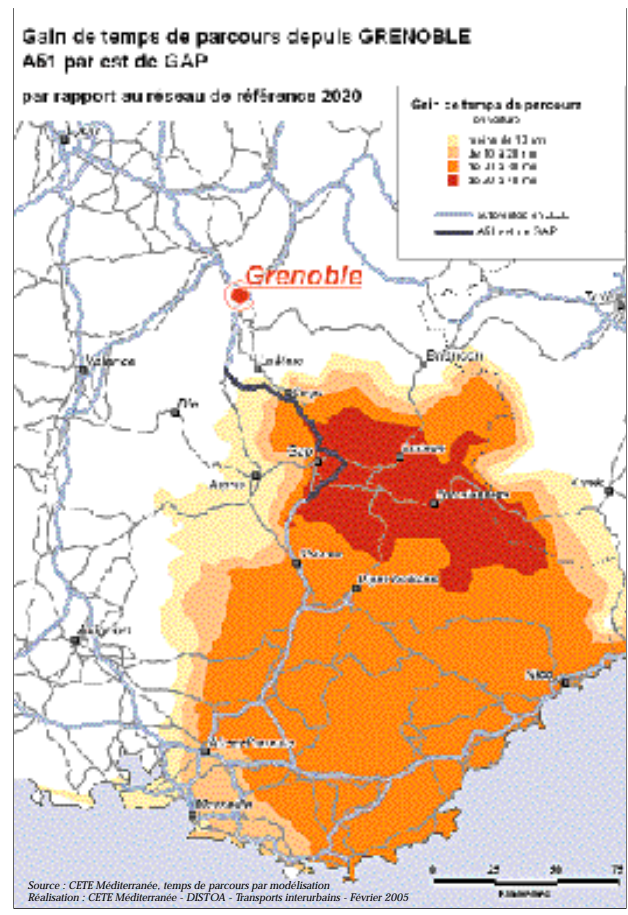
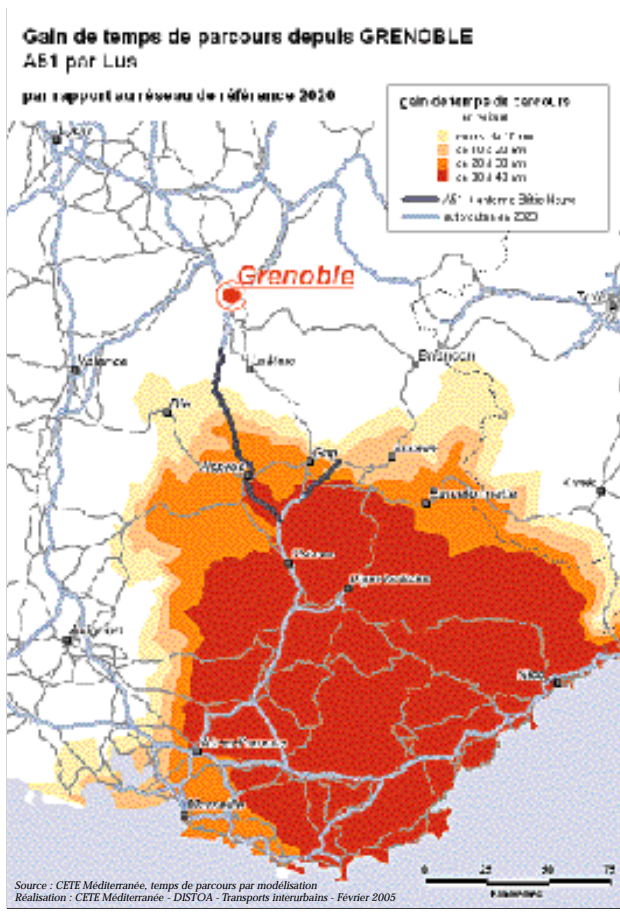




Liaison entre Grenoble et Sisteron

8



La mise en service d'une liaison rapide interrégionale se traduira par une modification des possibilités de déplacements nord-sud et est-ouest et par une amélioration sensible des conditions d'irrigation des tissus économiques concernés. Toutefois, pour tirer, localement, tous les bénéfices de ces gains de temps, les réseaux routiers secondaires devront être eux-mêmes améliorés.

Chorges



ZA à La Bâtie-Neuve



8.4.2 Une amélioration des dessertes locales, une meilleure irrigation du territoire e.

Les échangeurs potentiels qui jalonnent l'aménagement assureront une fonction plutôt régionale dans la mesure où ils desserviront des secteurs plus vastes, ou une fonction plutôt locale d'aménagement du territoire.

Quelle que soit la solution retenue, les échangeurs de La Saulce et de La Bâtie-Neuve assureront une fonction régionale. Ils amélioreront les liaisons vers le sud pour l'ensemble de l'agglomération gapençaise ainsi que vers tous les territoires qui vont de l'Embrunais au Briançonnais. Dans le cas d'un passage par l'est de Gap, l'échangeur de La Bâtie-Neuve représentera également un point d'accès à l'autoroute, pour aller vers le nord, pour l'ensemble des territoires qui vont de l'Embrunais au Queyras.

Les échangeurs d'intérêt local amélioreront d'abord l'accès aux territoires qui présentent une forte vocation touristique : entrée dans le Trièves, dans le Valgaudemar, le Champsaur, l'Ubaye.

Dans le cas d'un passage par le col de Lus-la-Croix-Haute, l'échangeur d'Aspres-sur-Buëch aura un double intérêt, régional pour les relations entre l'agglomération gapençaise et les capitales régionales de Rhône-Alpes, via la RD994 entre Veynes et Gap, et local comme porte d'entrée du pays du Buëch.

De même, les échangeurs de Clelles et de Lus-la-Croix-Haute, bien que principalement d'intérêt local pour la desserte du Trièves, présentent également un intérêt pour la desserte du

territoire du Diois et de l'arrière-pays drômois. En effet, ils leur permettront une ouverture vers l'agglomération grenobloise et la création de nouveaux axes économiques et touristiques vers les Hautes-Alpes et l'Italie.

8.4.3 Un gain d'attractivité pour l'agglomération gapençaise

Les Alpes du Sud connaissent depuis de nombreuses années une polarisation croissante des hommes et des activités sur l'agglomération gapençaise.

Cette tendance résulte d'efforts locaux et régionaux permettant de faire de Gap la " métropole des Alpes du Sud ". La réalisation du tronçon La Saulce - La Bâtie-Neuve favorisera le développement économique de l'agglomération gapençaise.

Les secteurs les plus concernés seraient alors :

- le secteur entre Gap, La Bâtie-Neuve et Chorges, qui connaît déjà depuis plusieurs années un développement économique et urbain, tant par l'implantation d'entreprises (usine d'embouteillage de Chorges, zone d'activités de La Bâtie-Neuve) que par l'extension des secteurs résidentiels (La Bâtie, Pont-Sarrazin) ;
- le secteur entre Gap, Tallard et La Saulce, correspondant au secteur sud de l'agglomération gapençaise où l'on trouve par exemple la zone d'activités de Micropolis et l'aéroport de Tallard ;
- le secteur entre Gap et Veynes, marqué essentiellement par une extension des secteurs résidentiels (par exemple autour de La Roche-des-Arnauds).



8

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 ?

Le maître d'ouvrage s'engage, tout au long de la définition des projets et des procédures, à minimiser les impacts négatifs et à prendre des mesures d'accompagnement.

À l'issue de la procédure de déclaration d'utilité publique, il élabore un dossier " des engagements de l'État " dans lequel sont consignées les mesures envisagées.

Ce document devient contractuel en cas de mise en concession du projet.

8.5.1 Les effets sur l'environnement

Les principaux impacts environnementaux liés aux infrastructures de transport concernent :

- la pollution (eau, air, bruit, sols...) ;
- l'effet de coupure sur les habitats naturels et humains ;
- la consommation des espaces et/ou l'artificialisation des surfaces ;
- le cadre de vie et la santé publique (bruit, paysages, odeurs...) ;
- les effets sur la biodiversité des milieux naturels.

L'étude d'impact

(art. L 122-1 du code de l'Environnement), présentée à l'enquête publique, précise " le cas échéant, les principales mesures destinées à éviter, réduire et, si possible, compenser les effets négatifs importants du projet ". La conception, la réalisation et l'exploitation de ces aménagements seront encadrés par la réglementation en vigueur, notamment la loi montagne, et, plus ponctuellement par la loi littoral. Pour les espèces et les habitats naturels, elles prendront également en compte les réglementations applicables et notamment les directives " Oiseaux " et " Habitats ".

Vallée de la Durance à Tallard



Saint-Michel-des-Portes



Les terrasses de Ventero





À propos de l'eau

La loi sur l'eau (2 janvier 1992) : art.210-1 du code de l'Environnement. L'eau fait partie du patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable dans le respect des équilibres naturels sont d'intérêt général.

À propos de l'air

Art.19 de la loi sur l'air (30 décembre 1996) : art.L 220-1 du code de l'Environnement

- Effets des projets routiers sur la santé
 - Coût collectif des pollutions et des avantages induits
 - Bilan de la consommation énergétique
- La pollution de l'air et l'effet de serre : une notion d'échelle
- Effets de proximité : la pollution sensible (les odeurs, les fumées, les salissures de façade), impacts sur la santé, sur les végétaux
 - Effets régionaux : smogs, pluies acides, pollution photochimique (réactions chimiques entre composés polluants sous l'influence du rayonnement solaire)
 - Effets planétaires : trou de la couche d'ozone, effet de serre.

Le Plan de Prévention des Risques naturels (PPR)

La loi du 2 février 1995 constitue une servitude d'utilité publique qui :

- prend en compte les risques naturels dans l'aménagement et le développement ;
- s'accompagne de sanctions pénales en cas de non-respect de ses prescriptions et a des conséquences en terme d'indemnités pour catastrophe naturelle ;
- se traduit par un zonage réglementaire soumis à enquête publique.

À propos du bruit

L'article 13 de la loi bruit (31 décembre 1992) impose le classement des infrastructures de transport terrestres en fonction de leurs émissions de bruit actuelles. Les principales sources de bruit dans la zone concernée par le projet sont : l'autoroute A51, les RN85, 75, 94, les RD942, 994, quelques voiries de la ville de Gap.

Les aménagements proposés auront une incidence sur la pollution sonore, étant donné l'augmentation du trafic. Ces effets négatifs seront étudiés selon les règles en vigueur (mesure de bruit avant, évaluation du bruit après) et lorsque les prévisions indiqueront une augmentation sensible du bruit au droit des zones bâties, des mesures de protection seront prises (merlons, écrans anti-bruit...).

Améliorer les liaisons routières constitue un avantage pour conforter la vocation d'accueil et l'attractivité touristique des territoires. Cependant, une réflexion préalable est à mener pour anticiper les modifications de fréquentation et faire de cet avantage un atout et un levier pour un développement maîtrisé.

8.5.2 Les effets sur le développement économique local et sur l'aménagement du territoire

La majorité des territoires situés entre Grenoble et Sisteron devraient tirer un bénéfice en terme de développement local.

- Dans les zones à forte vocation touristique qui conjuguent double saisonnalité et tourisme de masse, l'autoroute servirait de porte d'entrée et permettrait d'accroître le potentiel de la fréquentation touristique.
 - Les stations du Champsaur et du Dévoluy se retrouveront à quelques minutes d'un échangeur. Cela pourrait représenter un réel enjeu pour le développement des courts séjours de ski (week-end, voire journée).
 - Une amélioration de l'accessibilité permettrait une meilleure attractivité pour la desserte de l'Embrunais, du Queyras, du Briançonnais.
- Dans les zones à tourisme diffus et rural :
 - dans les pays du Buëch, une politique à l'échelle du Buëch et des territoires voisins (Baronnies, Diois) pourrait chercher à valoriser les gains d'accessibilité apportés par l'autoroute pour un développement équilibré d'une activité touristique encore récente et fragile ;
 - le pays du Trièves, conscient d'un risque d'effet de coupure, s'organise actuellement dans son schéma directeur d'aménagement, pour développer le tourisme doux en tenant compte de l'arrivée de l'A51 ;
 - les pays du Valgaudemar et de Corps bénéficieraient d'une meilleure accessibilité pour leurs activités touristiques.

Cependant, certains risques inhérents à l'implantation d'une grande infrastructure autoroutière devront être anticipés et maîtrisés par l'application d'une politique volontariste d'aménagement local, d'urbanisme et de préservation de la qualité de l'espace.

- Maintenir un équilibre pour les territoires hauts-alpins

Quelle que soit la solution retenue, le Briançonnais et l'Embrunais devraient connaître une augmentation de la pression touristique. Le Gapençais serait davantage concerné par des pressions urbaines et économiques. Quant aux pays du Buëch, ils seraient directement concernés par la solution autoroutière empruntant le col de Lus-la-Croix-Haute. Ces territoires, au dynamisme fragile, localisés le long des axes de communication, devraient être, dès lors, confrontés à une concentration de l'habitat, des infrastructures et des activités sur l'axe Sisteron – Laragne – Serres pouvant entraîner une banalisation du paysage. Des mesures adéquates devraient être prises pour éviter qu'une telle configuration ne nuise aux paysages des régions traversées.

- Lutter contre l'étalement urbain

L'extension urbaine de Gap, favorisée par un aménagement autoroutier, pourrait contribuer à un étalement urbain et à l'extension des lieux d'activités. L'amélioration des vitesses de déplacement contribuerait par là même à un allongement des distances parcourues (domicile – travail, lieux d'activités) et augmenterait ainsi le volume du trafic automobile, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Exploitation à Laragne





- Conserver son attractivité

Inscrire une nouvelle infrastructure routière dans des territoires à vocation touristique peut également représenter le risque de compromettre plus ou moins son attractivité : perte de la qualité et de la sérénité des paysages, banalisation des paysages, risques liés au développement d'un tourisme de masse, gaspillage de l'espace.

8.5.3 Une opportunité pour l'économie des régions traversées

- Une ouverture sur l'extérieur

Les difficultés de communication liées à la barrière que constituent les Alpes du Sud peuvent être un frein au développement des échanges entre les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes qui ont un fort potentiel économique et de nombreuses complémentarités à valoriser.

Une liaison de qualité dans les départements alpins faciliterait ces échanges et pourrait aussi favoriser l'implantation d'activités économiques dans les zones plus rurales.

- Un aménagement équilibré des territoires

Les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes sont marquées par un indéniable dynamisme démographique avec néanmoins une attractivité moindre des communes au caractère plus rural. L'amélioration des liaisons entre pôles régionaux pourrait permettre un aménagement équilibré et un gain d'attractivité des territoires concernés.

Une étude sur les relations entre l'aménagement du territoire et les projets autoroutiers est actuellement en cours, elle sera disponible au printemps 2005.

Cette étude est destinée à présenter l'état actuel des connaissances en matière d'effets des grandes infrastructures autoroutières sur les territoires, en termes d'urbanisation, de démographie, de développement économique régional, de tourisme, d'agriculture et de dynamique spatiale et de politiques locales.

Agriculture dans le Trièves



Vergers à Ventavon

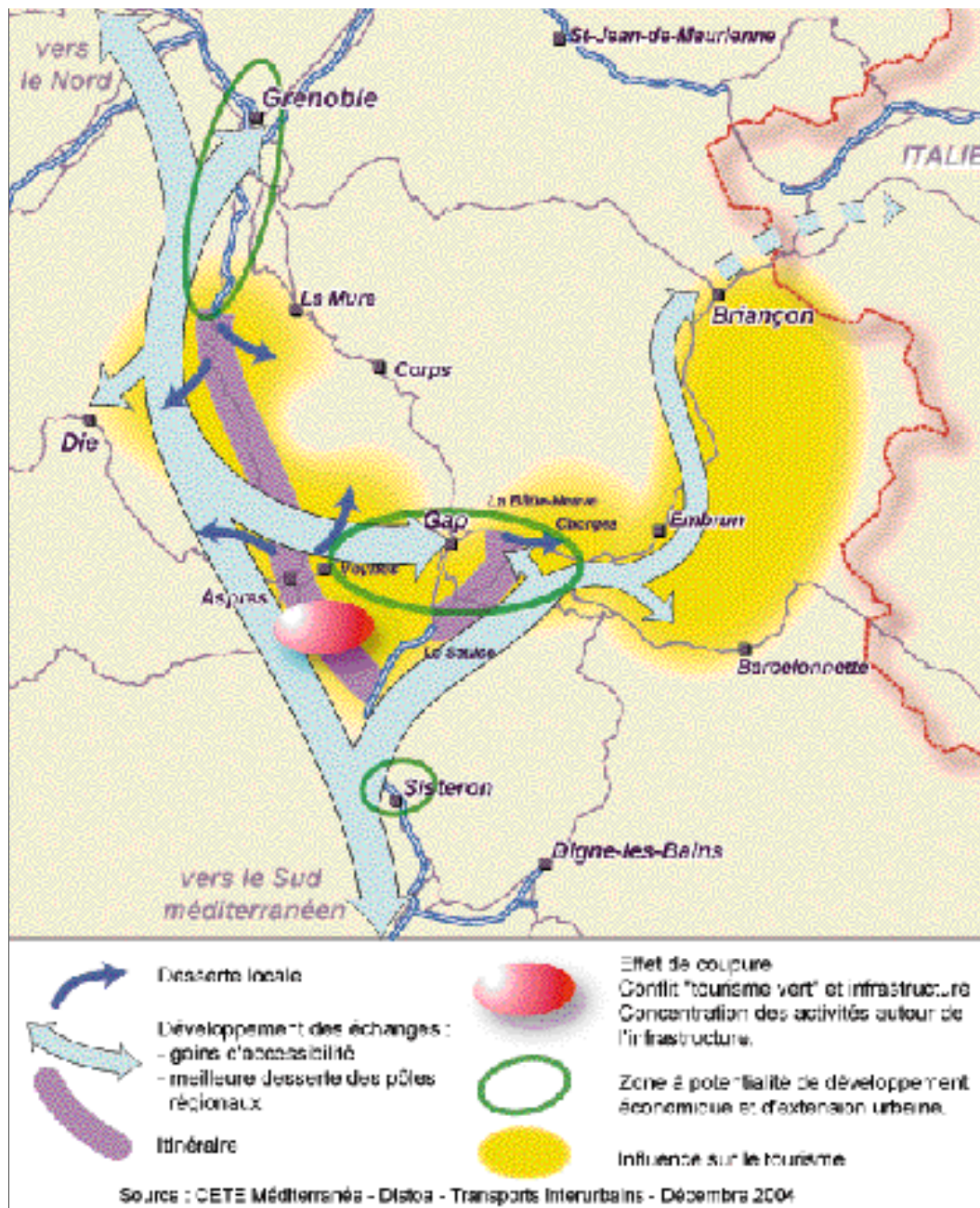




Liaison entre Grenoble et Sisteron

8

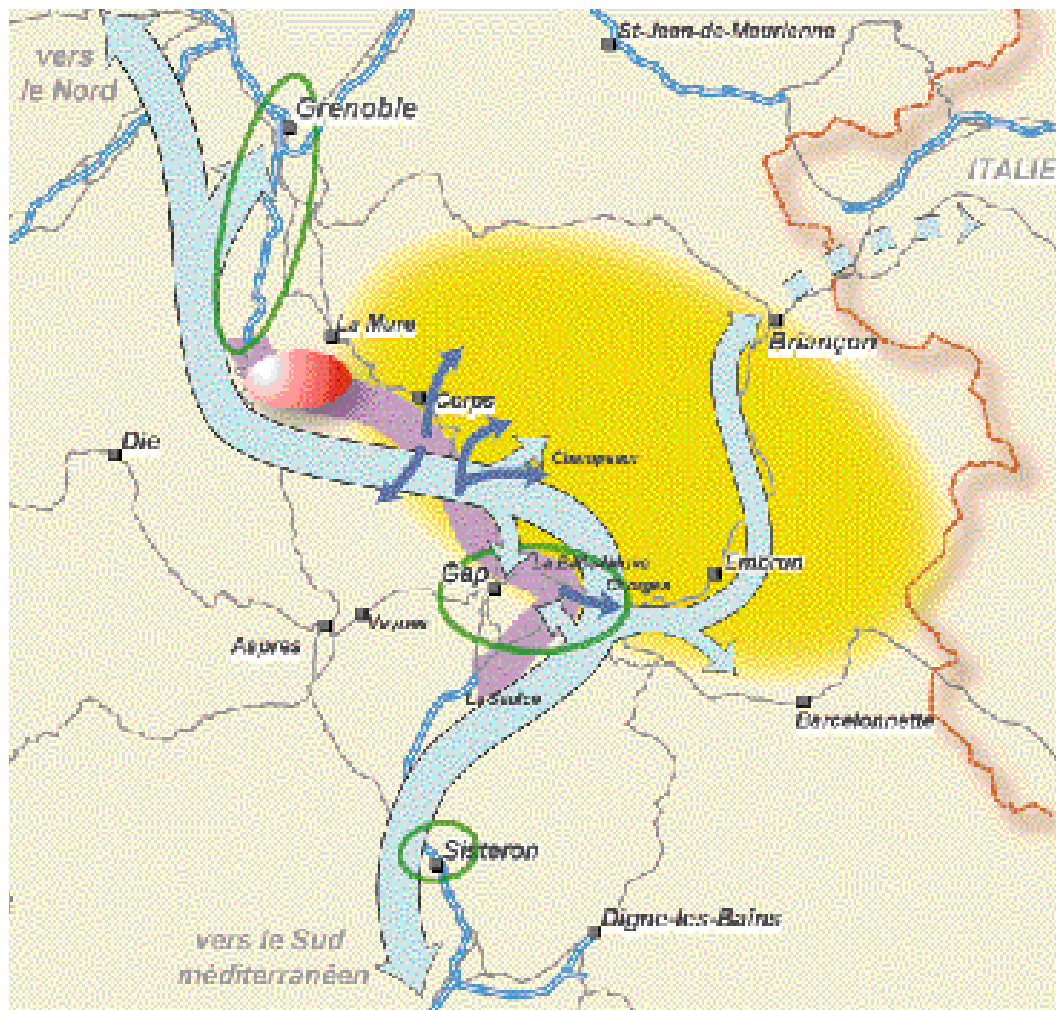
L'effet du tracé ouest

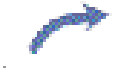
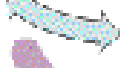
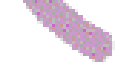







8

L'effet du tracé est



-  Desserte locale
-  Développement des échanges
-  Projet de liaison
-  Effet de coupure
Conflit usage agricole et infrastructure
-  Zone à potentialité de développement économique et d'extension urbaine.
-  influences sur le tourisme

Source : CLIL Méditerranée - Urtica - transports interurbains - Décembre 2004



8.5.4 Les résultats prévisibles en terme de trafics

L'analyse des effets du projet de liaison sur les trafics est organisée selon les différentes solutions d'aménagement présentées dans le tableau ci-dessous.

Rappel : le réseau de référence représente la situation où, en 2020, aucun aménagement n'a été réalisé entre Grenoble et Sisteron.

Dans la solution par l'est de Gap, à l'horizon 2020, le trafic sur l'autoroute est de 14 000 véhicules/jour, ce qui représente 72 % du trafic sur l'axe alpin (RN75 + RN85 + autoroute).

Par rapport à une situation sans autoroute, le trafic sur la RN75 est réduit de 65 %, et celui

de la RN85 de 54 %, ce qui les ramène à une charge compatible avec leurs caractéristiques.

Dans la solution par Lus la plus favorable – le "parti mixte" par Faye –, le trafic sur le nouvel axe est de 18 700 véhicules/jour, soit 85 % du total de l'axe alpin. Le trafic sur la RN85 par rapport à la situation de référence est diminué de 42 %.

Le trafic sur le nouvel axe passant par Lus est supérieur à celui prévu par la "solution est" car, il est plus attractif pour des personnes qui empruntent l'axe de la vallée du Rhône. Cependant il déleste un peu moins la RN85 ; il ne représente pas de fait une solution de rechange pour les trafics en liaison avec le Champsaur et la Matheysine.

Trafic moyen journalier annuel en 2020 (hypothèse PIB 1,9 %)

Nombre de véhicules par jour	Vallée du Rhône		Axe alpin		Total axe alpin dont reports A7	
	A7	RN75	RN85	Projet		
Situation sans A51 entre Grenoble et Sisteron	84000	8 400	5 700	0	14100	0
Parti mixte par Lus et par Faye	79200	0	3 300	18700	22000	4 800
Autoroute par l'est de Gap	81200	2 900	2 600	14000	19500	2 800

Les calculs ont été faits en considérant que les routes nationales ne sont pas aménagées sur La Saulce – La Bâtie-Neuve est considéré réalisé dans les deux solutions autoroutières retenues

8.6

LES COÛTS ET LE FINANCEMENT

Les projets autoroutiers sont évalués aux conditions économiques de juillet 2004. L'itinéraire par Lus-la-Croix-Haute, complété du tronçon La Saulce – La Bâtie-Neuve (dit tracé ouest) est évalué à environ 1,781 milliard d'euros. Celui par l'est de Gap s'élève à environ 2,192 milliards d'euros.

Conditions économiques

L'inflation entre 1999 et 2004 a été prise en compte par l'évolution d'index spécifiques aux travaux envisagés.

Exemple : le génie civil des tunnels.

Conditions techniques et financières spécifiques aux tunnels

Depuis les précédentes études, elles ont évolué pour ce type d'ouvrage par l'application de la circulaire n° 2000-63 dite circulaire " tunnels ". L'impact financier porte essentiellement sur les équipements de sécurité. Il est estimé à 4 % du montant.

Les conditions financières spécifiques aux travaux souterrains ont elles aussi notablement évolué. En effet, ces dernières années, les offres en ce domaine très spécifique témoignent d'une importante augmentation des prix qui n'a pas encore été prise en compte par l'évolution de l'indice correspondant.

Pour chacun de ces projets, les coûts sont calculés à partir d'estimations faites en 1999, actualisées pour prendre en compte à la fois l'évolution des conditions économiques depuis les époques d'étude, et l'évolution des conditions techniques de réalisation des ouvrages.

Le calcul sommaire des coûts de ces deux projets autoroutiers montre des différences importantes. En effet, les ouvrages sont notablement plus longs et plus difficiles à réaliser, du fait du contexte géologique, sur le tracé par l'est de Gap.

À titre d'illustration (valeurs 2004)

Pour la solution ouest, le viaduc de Grosse-Eau (1 km environ) est estimé à environ 58 millions d'euros et le tunnel de Jocou (2,4 km environ) à environ 205 millions d'euros.

Pour la solution est, le viaduc de l'Ébron (1,5 km environ) est estimé à environ 209 millions d'euros et le tunnel de Faraut (3,8 km environ) à environ 619 millions d'euros.

Tous ces calculs restent bien sûr à affiner lors des études détaillées des projets.

La question du financement

La liaison Grenoble – Sisteron a vocation à devenir une autoroute concédée (soumise à la perception du péage). Le principe de concession permet de mobiliser rapidement les ressources importantes qui sont nécessaires lors de l'élaboration de grands projets autoroutiers. Le concessionnaire perçoit le péage et prend à sa charge le financement, la

conception, la construction et l'exploitation de la nouvelle infrastructure.

Les recettes, provenant essentiellement du péage, ne permettent pas toujours de couvrir l'ensemble des investissements réalisés par la société d'autoroute. La liaison entre Grenoble et Sisteron entrera très probablement dans ce cas de figure en raison de son coût relativement élevé (tant pour la variante par Lus-la-Croix-Haute que pour celle par l'est de Gap). Une contribution publique, appelée " subvention d'équilibre ", serait alors nécessaire pour assurer l'équilibre financier de la concession. Cette subvention, dont le niveau constitue l'un des critères de choix du concessionnaire, serait cofinancée à parts égales par l'État et les autres collectivités publiques concernées.

Son montant dépend notamment du choix de la variante de tracé retenu, des tronçons considérés, des trafics et du prix du péage.

Les premières estimations, pour le projet A51, évaluent cette " subvention d'équilibre " entre 60 et 80 % du coût total de construction.



LES SUITES DU DÉBAT

⑨ PROCÉDURES ET DÉLAIS



9

PROCÉDURES ET DÉLAIS

Le maître d'ouvrage tirera tous les enseignements du débat public avant de prendre une décision. Bien entendu, ce projet n'est pas exclusif d'autres aménagements. Les réflexions sont notamment à poursuivre sur la desserte ferr oviaire et sur l'amélioration du réseau routier existant.

Après la fin du débat, le président de la CPDP établit un compte rendu et le président de la CNDP un bilan du débat.

Après publication de ces éléments, le maître d'ouvrage dispose de trois mois pour faire connaître sa décision tant sur le principe du projet que sur ses modalités.

Dans le cas d'une poursuite du projet, le maître d'ouvrage relance les études et les démarches administratives en vue de présenter le projet à l'enquête publique. Pendant cette période, la concertation, notamment avec les populations concernées par les variantes de tracé, continue.

Une fois la décision du maître d'ouvrage prise, le calendrier de principe est le suivant.

- Pour une autoroute concédée, les échéances pourraient être :
 - mise au point des études d'avant-projet sommaire et de l'évaluation des incidences du projet retenu au regard du réseau Natura 2000, et préparation du dossier d'enquête publique : environ 18 mois,
 - procédure d'enquête publique : entre 12 et 18 mois,
 - appel d'offre de concession (18 mois) et mise au point du projet (3 ans en fonction de la complexité des ouvrages),
 - travaux sous réserve de la mise en place des financements suffisants année par année : l'itinéraire par l'est de Gap nécessite environ 9 ans de travaux (galerie de reconnaissance à réaliser pour le tunnel du Faraut) et l'itinéraire par Lus-la-Croix-Haute environ 6 ans.

- Pour des projets routiers sur les RN85 et RN75, les délais peuvent varier fortement selon que des acquisitions de terrains sont nécessaires ou non (procédure d'enquête publique) et en fonction des difficultés techniques ou financières rencontrées.

Les travaux peuvent être étalés dans le temps sur une durée de l'ordre de quinze ans.



Liaison entre Grenoble et Sisteron

CONCLUSION : DES QUESTIONS POUR UN DÉBAT

Vous avez des interrogations, des idées, des suggestions...

- Partagez-vous les perspectives présentées en matière d'aménagement, de développement et de desserte du territoire ? Quels sont selon vous les éléments complémentaires à intégrer à la réflexion ?
- Partagez-vous le diagnostic porté par l'État sur les déplacements ?
- Une solution autoroutière constitue-t-elle un atout ou un handicap pour les territoires traversés ?
- Quelle autre solution, susceptible de contribuer au développement économique de votre région, mériterait d'être explorée ?

... Venez débattre

Le débat public relatif au projet de liaison entre Grenoble et Sisteron se tiendra de juin à octobre 2005, selon des modalités qui seront largement communiquées. Pour tout complément d'information, un dossier du débat public est disponible sur le site www.debatpublic-cdpdpgrenoblesisteron.org ou sur simple demande à la Direction Régionale de l'Équipement
37 boulevard Périer - 13285 Marseille Cedex 8.



ANNEXE 1 : HISTORIQUE DU PROJET



HISTORIQUE DU PROJET

- 1974/75 :** Toutes premières études de la liaison Grenoble – Sisteron.
- 1987 :**
- L'A51 est inscrite au schéma directeur routier national.
 - Une étude comparative analyse les différentes solutions autoroutières possibles entre Grenoble et Sisteron.
- 1992 :** Décision du ministre de l'équipement sur le passage de l'autoroute par l'est de Gap.
- 1993 à 1996 :** Études d'avant-projet sommaire (APS) et expertise du projet par l'est de Gap, notamment par experts internationaux.
- 1997 :** L'enquête publique est programmée pour la période du 10 juin au 27 juillet 1997, sur la base de la solution autoroutière par l'est de Gap.
- 10 juin 1997 :** Le rapport Brossier sur la politique française des transports terrestres dans les Alpes préconise d'étudier plusieurs solutions de passage par Lus-la-Croix-Haute.
- 1999-2000 :** Étude de comparaison des différentes solutions de tracé. Une large concertation avec les élus et le public est organisée.
- 2001 :** Le ministre commande les études d'avant-projet sommaire et la préparation d'un dossier d'enquête publique sur :
- une solution sûre et efficace passant par Lus-la-Croix-Haute et privilégiant la réutilisation de la RN75,
 - la réalisation d'une antenne entre La Saulce et La Bâtie-Neuve.
- Avril 2002 :** Approbation des schémas de services collectifs de transports où sont inscrits ces principes.
- Octobre 2001 - Juillet 2002 :** Concertation sur les études d'APS avec les élus, les socio-professionnels et les associations de niveau national et régional. La concertation et les études menées sur le projet par Lus-la-Croix-Haute sont suspendues.



Liaison entre Grenoble et Sisteron

Octobre 2002 :

Le ministre de l'équipement reçoit les élus, députés et sénateurs des départements concernés pour examiner avec eux les différents tracés possibles et leurs enjeux.

Juin 2003 :

Le ministre effectue une reconnaissance des deux tracés, par Lus-la-Croix-Haute et par l'est de Gap.

22 septembre 2003 :

Par courrier, le ministre de l'équipement a demandé au préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en liaison avec le préfet de la région Rhône-Alpes, de coordonner la mise à jour des études du projet d'autoroute A51 et de préparer la saisine de la Commission Nationale du Débat Public.

30 septembre 2003 :


Le ministre fait part aux élus de l'orientation du projet en faveur d'un tracé par l'est de Gap.

18 décembre 2003 :

Le gouvernement confirme sa volonté d'achever la liaison autoroutière Grenoble - Sisteron et exprime sa préférence en faveur d'un tracé pour l'est de Gap.

Une lettre de saisine accompagnée d'un dossier de saisine élaboré par la DRE PACA ont été transmis par le ministre de l'équipement à la CNDP le 4 mai 2004.

Le 2 juin 2004, la CNDP a décidé que le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron devait faire l'objet d'un débat public.

A decorative banner at the top of the page, featuring a collage of green-tinted photographs. The photos show various scenes: a modern building, a bridge over a river, a train, and a cityscape. A dark blue horizontal bar is overlaid on the middle of the collage, containing the text 'Liaison entre Grenoble et Sisteron'.

Liaison entre Grenoble et Sisteron

ANNEXE 2 : CROISSANCE PRÉVISIBLE DU TRAFIC

Les scénarios d'étude

La situation de référence repose sur les hypothèses suivantes :

- en matière de réseaux d'infrastructure : ces derniers correspondent aux infrastructures déjà décidées dans les documents d'orientation et de planification, notamment les cartes d'infrastructures à l'horizon 2025, retenus par le CIADT du 18 décembre 2003. Ces réseaux sont présentés en détail au point 6.3 ;
- en matière d'évolution de la demande de transports à l'horizon 2020, cette évolution est fondée sur :
 - une hypothèse d'évolution du PIB de 1,9 % et de 2,3 % par an, conforme aux prévisions macroéconomiques les plus récentes ;
 - une politique des transports poursuivant les efforts actuels en faveur d'un rééquilibrage modal, notamment en améliorant l'internalisation des coûts externes, sans limiter la mobilité des voyageurs.

Le cadrage sur la croissance prévisible du trafic routier a été élaboré par les services du ministère de l'équipement et de celui de l'aménagement du territoire sur la base des prévisions macroéconomiques à l'horizon 2020.

Les taux de croissance exprimés en taux annuels moyens traduisent :

- pour les voyageurs, l'évolution des parcours sur l'ensemble du réseau national incluant les effets d'amélioration du réseau routier,
- pour les marchandises, l'évolution des tonnes x kilomètres transportées sur l'ensemble du territoire français.

La traduction en terme de taux de croissance par classe de relations Véhicules Légers (VL) et Poids Lourds (PL) pour le mode routier a été élaborée sur les bases suivantes :

- pour les PL, transformation en véhicules des projections exprimées en tonnes x kilomètres, fournies par le "service économie et statistiques" du ministère, avec prise en compte d'une hypothèse d'évolution du chargement moyen des PL tant pour les flux internes à la France que pour les flux d'échanges et de transit ;

- pour les VL, traduction des taux annuels moyens en taux linéaires base 1995, modulation de ces taux par longueur des relations à partir des évolutions constatées entre les enquêtes "transport" de 1981 et de 1994 réalisées sur l'ensemble du territoire.

Les paramètres explicatifs des croissances de trafic pour l'hypothèse moyenne 1995-2020, hypothèse retenue en première approche sont les suivants :


Paramètres explicatifs des croissances de trafic

Entre 1995 et 2020	hypothèse basse	hypothèse moyenne
revenu des ménages		
taux de croissance annuel moyen	1,90 %	2,30 %
Produit Intérieur Brut		
taux de croissance annuel moyen	1,90 %	2,30 %
Prix moyen pondéré des carburants		
taux de croissance annuel moyen	0,76 %	0,49 %
Parc automobile		
Croissance globale 1995-2020	36 %	37 %

Les trafics sont systématiquement décomposés en relations origine - destination en retenant jusqu'en 2020, selon six types de flux, les taux de croissance annuels suivants :

Taux de croissance annuels linéaires base 1995

Entre 1995 et 2020	hypothèse basse	hypothèse moyenne
VL relations < 20 km	1,50 %	2,00 %
VL relations de 20 à 100 km	2,50 %	3,00 %
VL relations > 100 km	3,00 %	3,50 %
PL interne à la France		
PL interne à la France	0,50 %	1,50 %
PL échange international		
PL échange international	4,50 %	6,00 %
PL transit international		
PL transit international	5,50 %	7,50 %



Liaison entre Grenoble et Sisteron

LEXIQUE



LEXIQUE

Aquifère : bien que l'eau souterraine existe partout dans le sous-sol, certaines parties de la zone de saturation contiennent plus d'eau que d'autres. Un aquifère est une formation souterraine de roche perméable ou de matériau meuble qui peut produire des quantités utiles d'eau lorsqu'elles sont captées par un puits. Les aquifères existent dans toutes les dimensions.

Ils peuvent être réduits, ne couvrant que quelques hectares de superficie, ou très grands, sous-jacents à des milliers de kilomètres carrés de surface terrestre. Ils peuvent avoir seulement quelques mètres d'épaisseur ou mesurer des centaines de mètres du haut vers le bas.

Artificialisation (des sols) : les bâtiments, jardins et pelouses, routes et parkings, etc. s'étendent sur près de 8 % du sol métropolitain. Cette emprise artificielle, à l'impact non négligeable, croît rapidement, les routes et parkings ont augmenté leur superficie de plus de 10 % depuis 1992. Parmi les impacts, il y a l'imperméabilisation, mais aussi les coupures, etc., tout ce qui remet en cause la pérennité des espaces naturels et ruraux. La consommation des terres par l'artificialisation est en général irréversible, les surfaces prises ne revenant que rarement à des usages naturels.

Autoroute ferro viaire : transport de véhicules routiers sur des trains composés de wagons à plancher surbaissé sur toute leur longueur. On parle également de ferroutage (transport combiné rail-route) pour le transport routier de marchandises à l'occasion duquel le véhicule (ou même simplement une caisse mobile ou un conteneur) est acheminé par chemin de fer sur la plus grande partie de son trajet.

CEA : Commissariat à l'Énergie Atomique.

CEMAGREF : Institut Public de Recherche pour l'Ingénierie de l'Agriculture et de l'Environnement, dont une implantation se situe dans la région grenobloise.

Cônes torrentiels : zones de confluence des torrents où les conditions biologiques sont favorables à la circulation de la faune piscicole.

Corridor biologique : ensemble de structures généralement végétales, en milieu terrestre ou humide permettant les dispersions animales et végétales entre différents habitats (massifs forestiers, zones humides...).

Coûts externes : les comportements des agents ont des coûts, dont certains ne sont pas supportés directement par ceux qui en sont à l'origine (exemple : pour se protéger du bruit, les propriétaires s'équipent de double vitrage, le coût de l'équipement n'est pas supporté par les agents qui génèrent la nuisance sonore).

Développement durable : l'Union Européenne et la France se sont engagées dans cette démarche par des déclarations dans différentes circonstances (inscription dans le traité de Maastricht, Conseil européen de Göteborg en 1991, sommet de la Terre à Rio, puis à Johannesburg, création d'une instance nationale du développement durable en 2002).

Définition des transports durables par le conseil " Transports " de l'Union Européenne.

Le conseil " Transports " de l'Union Européenne a adopté en avril 2001 la définition suivante.

Un système de transport durable :

- permet aux particuliers, aux entreprises et aux collectivités de satisfaire en sécurité leurs besoins fondamentaux d'accès au développement, d'une manière compatible avec la santé des personnes et des écosystèmes, et promeut l'équité intra- et intergénérationnelle ;



Liaison entre Grenoble et Sisteron

- est d'un coût abordable, fonctionne avec équité et efficacité, offre un choix de modes de transport et crée les conditions d'une économie compétitive ainsi qu'un développement régional équilibré ;

- maintient les émissions et les déchets dans les limites d'absorption de la planète, utilise des ressources renouvelables à leur taux de renouvellement ou en dessous, et des ressources non renouvelables au taux de développement de substituts renouvelables ou en dessous, tout en limitant au maximum d'une part les incidences sur l'occupation des sols et d'autre part les nuisances sonores.

Effet de coupure : les infrastructures constituent des obstacles pratiquement infranchissables pour les animaux et notamment les grands mammifères sauvages. Cet effet est souvent accentué par les grillages et clôtures qui leur interdisent de s'aventurer sur les voies de circulation. Par leur présence et les équipements dont elles sont pourvues, les infrastructures induisent donc un risque de coupure biologique entre les populations animales qu'elles séparent. Dans les zones urbaines, l'effet de coupure correspond de la même façon à la séparation des populations.

INRA : Institut National de la Recherche Agronomique.

INRIA : Institut Nationale de Recherche en Informatique et en Automatique.

INSERM : Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale.

ITER : L'objectif du projet ITER est de démontrer la possibilité scientifique et technologique de la production d'énergie par la fusion des atomes.

Journée skieur : 1 forfait de remontée mécanique vendu.

Massification : action de concentrer un maximum de marchandises ou de voyageurs sur une unité de transport (rame de train, navire, avion, etc.).

Nuitée : 1 nuit passée dans un hébergement marchand.

PIB : produit intérieur brut.

Voie d'évitement (ferroviaire) : voie principale permettant le garage de trains lents pour permettre leur dépassement par d'autres trains.

ZICO : Zone d'Intérêt Communautaire pour les Oiseaux.

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique.

ZPS : Zone de Protection Spéciale devant faire l'objet de mesures de gestion qui permettent le maintien des espèces concernées et des habitats qu'elles occupent.

UNITÉS UTILISÉES :

Mt : million de tonnes

Mdt : milliard de tonnes

M € : million d'euros

Md € : milliard d'euros

