Monsieur Jean PROSPERI

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public

J'apprécie de pouvoir enfin m'exprimer sur la politique de transports dans le sillon alpin, en déplorant toutefois l'orientation donnée au débat par le maître d'ouvrage, qui va jusqu'à préconiser une solution et un tracé.
La documentation fournie s'appuie par ailleurs sur des données de trafic partiales, sans aucune vision, obtenues par déformation tendancielle et sans prendre en compte les défis de protection de l'environnement et la raréfaction des ressources pétrolières.

Vous trouverez ci-dessous, ma contribution au débat.

En vous remerciant de votre attention et restant à votre disposition, recevez, Monsieur, mes sincères salutations.

Jean PROSPERI

Quels besoins ?

La liaison Grenoble-Sisteron fait l'objet d'une promotion effrénée depuis de nombreuses années, comme facteur indispensable de développement d'un département enclavé. A plus ample examen, deux objectifs principaux coexistent :

- le doublage de l'axe Lyon-Méditerranée
- le désenclavement de la région

Le doublage de l'axe Lyon-Méditerranée serait, nous dit-on, censé remédier à la saturation de l'A7. Considérant l'augmentation prévue du prix du pétrole (seuil des 100 $/baril en vue, prévision CDC-Ixis à 380 $ /baril en 2015) il parait irresponsable de miser sur une augmentation des flux de circulation à cet horizon.

L'enclavement d'une région se traduit par la difficulté d'accès des habitants à certains services. Il est souvent une contrepartie de la qualité de vie dans un environnement naturel. Le désenclavement passe par une politique volontariste de l'Etat et des régions pour conserver en milieu rural les services nécessaires au maintien et au développement des activités, à l'opposé des politiques suivies depuis 20 ans par les gouvernements qui se sont succédés en France. Contraindre à aller chercher plus loin ce qui n'existe pas ou plus sur place ne contribue pas au désenclavement, bien au contraire. A cet égard, la desserte capillaire qui irrigue est à privilégier sur les axes de passage, qui assèchent.

Les réels besoins d'amélioration de la liaison Grenoble-Sisteron sont par ailleurs difficiles à cerner, si tant est qu'ils existent. Il existe par contre un potentiel d'amélioration des routes nationales laissées volontairement à l'abandon depuis de nombreuses années.

Les équilibres à respecter

Les Hautes-Alpes sont une région d'agriculture et de tourisme vert, tournant le dos aux usines à neige d'Isère et de Savoie. La qualité de vie y est régulièrement appréciée comme la meilleure de France. La réalisation d'une saignée autoroutière serait désastreuse pour la qualité de vie de ses habitants et le développement touristique. Elle peut contribuer à éloigner les touristes des vallées traversées : je ne séjournerais personnellement plus dans le Champsaur, s'il était traversé par un axe autoroutier.

L'agglomération grenobloise, déjà largement saturée et très polluée, subira de plein fouet l'augmentation de trafic provoquée par l'autoroute.

Le développement local passe par ailleurs par le maintien et la création d'emplois permettant de vivre et travailler sur place, sans être contraint de gagner par l'autoroute la mégapole la plus proche. De plus les gains de temps attendus des solutions routières et autoroutières sont dérisoires : quelques minutes qui seront vite perdues dans les nouveaux encombrements créés dans les centres urbains.

Les solutions et leurs conséquences

La réalisation d'une autoroute sur l'un des deux tracés contribue à favoriser la circulation de transit, au détriment du trafic local. Outre son impact environnemental, elle aura pour conséquence de vider Gap de ses activités, au bénéfice de Grenoble et Marseille. Les exemples de Valence et Vierzon, véritables déserts économiques en bordure d'un grand axe, sont éloquents à ce sujet.

Au plan économique, les coûts explosent au fil des années : de 15 à 20 M€/km sur le tracé Est depuis 1998 ! Les problèmes géologiques conduiront sûrement à revoir cette estimation à la hausse. La subvention d'équilibre (75% du coût des travaux soit plus de 1,5 Mds€) est attendue du contribuable et non financée à ce jour. Ces montants seraient mieux employés au service du développement de transports collectifs non polluants.

L'amélioration des routes nationales contribuerait pourtant à améliorer la desserte locale et en accroître la sécurité, par la réalisation de créneaux de dépassement et l'évitement de villages. Elle doit toutefois être limitée à ce propos, sans augmenter les flux de transit. Bien conçus, ces travaux permettraient de viabiliser les enclaves, au lieu de les vider dans les grands centres urbains environnants.

Il reste à considérer l'amélioration de l'accès aux stations de ski, par la gestion de flux importants et ponctuels. Pour cela, l'amélioration de la desserte ferroviaire est la mieux adaptée. C'est déjà le moyen le plus simple de gagner les vallées de Savoie et d'Isère à partir de Paris et du Nord de la France, alors que les liaisons Marseille-Briançon et Grenoble-Briançon sont inadaptées aux ambitions de la région.

Le développement du rail vers Briançon et un futur tunnel sous le Montgenèvre, permettraient de développer le ferroutage et de faciliter l'approvisionnement local.

Conclusion

Le débat sur la liaison Grenoble-Sisteron n'a aucun sens en soi : la vraie question est d'assurer la viabilité des vallées autour de centres urbains de taille raisonnable.

Je suis donc résolument opposé aux deux solutions autoroutières. J'apporte mon soutien à l'amélioration des RN 75, 85 et 94 et à la construction d'un réseau ferré à la hauteur des enjeux économiques, comparable à celui dont disposent les vallées de Savoie.

Je demande aux pouvoirs publics de passer du discours aux actes en prenant conscience que le transport routier de marchandises est sans avenir et en développant les moyens de ferroutage dans les régions alpines.