

SAPN SOCIÉTÉ ALPINE DE PROTECTION DE LA NATURE

À LA MI-TEMPS DU "DÉBAT PUBLIC", LES BONNES QUESTIONS ONT-ELLES ÉTÉ POSÉES ?



APPLIÉE À FARE-SUD

> CONTACT

**Société Alpine
de Protection de la Nature**
agrée pour le département
des Hautes-Alpes, au titre de
l'urbanisme et de
la Protection de la Nature,
par arrêté préfectoral du 14 mai 1981
48 rue Jean-Eymar
05000 GAP
courriel : SAPN@wanadoo.fr
Tél : 04 92 52 44 50

- **À** la SAPN (Société Alpine de Protection de la Nature) nous pensons qu'il est urgent de s'en inquiéter !
- **Va-t-on vers le meilleur choix ?**
- **Va-t-on même vers un vrai choix ?**
- Pour permettre un véritable choix, nous avons demandé en Juin que soient étudiés préalablement :
- **➤** L'évolution socio-économique et les besoins correspondants en transports et communications de la région dans les prochaines décennies, avec plusieurs scénarios multimodaux : aménagements des routes et voies ferrées, autoroute, développement de l'internet haut débit, etc...
- **➤** L'évolution prévisible des déplacements locaux autour de Gap et de Sisteron.
- **➤** L'étude comparative des coûts "autoroute / aménagements routiers et ferroviaires"
- **➤** L'appréciation des impacts des divers scénarios sur la santé et l'environnement.
- ces études étant, bien entendu, mises à disposition du public pour faciliter les choix.

Dauphiné Libéré du Mardi 15 Février 2005

• LE TRAIN À TALLARD tel est le projet de Pierre Bernard-Reymond qui vient d'écrire à Maryse Joissains-Masini députée maire d'Aix en Provence pour lui faire part de sa satisfaction de voir le projet Iter préconiser l'amélioration de la voie ferrée Marseille-Gap. Le maire de Gap se dit partisan de la modernisation de la ligne de voyageurs entre Marseille et Briançon en commençant par le tronçon Aix-Sisteron puis Gap. "Ceci suppose le reprofilage et l'électrification mais également la suppression du détournement par Veynes, par la création d'une nouvelle voie ferrée entre Sisteron et la Bâtie-Neuve par la vallée de l'Avance : la nouvelle gare de Gap étant à Tallard, à proximité de l'aérodrome."

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron



> Rien de cela n'a été fait !

Or ces études sont indispensables.

Les impacts d'une autoroute sont beaucoup plus considérables en montagne qu'en plaine.

Une autoroute ne doit donc être qu'un investissement de dernier recours.

Il suffit d'aller en Maurienne, à Chamonix ou en Tarentaise pour s'en convaincre :

Massacres des paysages, taux de pollution atmosphérique dignes des banlieues urbaines par "effet tunnel" non plus seulement pendant les pointes touristiques estivales mais tout au long de l'année, pollution sonore démultipliée par le relief.

Adieu donc cadre de vie, atouts touristiques, "air pur des Hautes Alpes", "cure de santé", "Alpes vraies" !

> Avant de sacrifier notre environnement il convient donc de réfléchir

En outre une infrastructure - autoroute ou autre - ne crée aucun développement économique automatique par elle-même : on ne peut donc prendre une décision rationnelle dans ce domaine que dans le cadre d'un pari stratégique d'aménagement précis et cohérent ; ce n'est pas nous qui le disons mais de multiples rapports qui font autorité : Cour des Comptes, Ponts et Chaussées (équipement), rapports "Brossier", "Isis", etc...

Or, cette stratégie n'existe pas !

Et pourtant la Direction des routes prétend que cette autoroute est indispensable ! Aménager les routes ne suffirait plus à échéance de 20 ans ! Il vaudrait donc mieux faire tout de suite l'autoroute...

Ce raisonnement ne tient pas la route !

1 Il faudra bien, dans tous les cas,

aménager les routes actuelles - rocade et tronçons de dépassement - pour des raisons de sécurité et pour les usagers quotidiens qui préféreront ne pas payer l'autoroute, surtout si elle oblige à un détour...

Ces aménagements ont d'ailleurs été différés, sans motif avouable, depuis 20 ou 30 ans ainsi des usagers excédés réclament une autoroute...

L'aménagement des RN75 et 85, chiffré à 600 millions d'euros, doit donc pratiquement être rajouté aux 2 milliards d'euros des solutions autoroutières.

2 La Direction des routes prévoit une hausse de trafic constante sur 20 ans d'après un "modèle" où le baril de pétrole est paramétré à 20 dollars...

Mais les comportements vont changer, et changent déjà (croissance trafic +0,6% seulement d'après ASF en 2004) en raison des évolutions suivantes :

> Le baril de pétrole, déjà passé de 20 à 60 dollars, va continuer sa hausse vers les 100, voire 200 dollars... et ceci d'après certains experts très rapidement ! Pour Hubbert, dès 2006, la production mondiale va inéluctablement décliner alors que la demande va continuer à croître fortement... aucune découverte importante depuis des années...

Certes des carburants alternatifs se développeront, mais nous ne devons pas nous bercer d'illusions, leurs coûts seront élevés !

Or le train consomme dix fois moins d'énergie au kilomètre que la route, et cette énergie est essentiellement électrique.

> La privatisation des autoroutes va s'accompagner de fortes augmentations des péages.

> Des alternatives intermodales performantes en lieu et place du tout-routier seront proposées, ne serait-ce que par contrainte économique.

Le bon sens inciterait donc à aménager en priorité le réseau existant, ce qui serait rapidement et progressivement réa-

lisable, avec profit immédiat à chaque amélioration.

Il sera toujours temps de discuter autoroute quand le besoin réel existera...

Ce jour-là les sociétés concessionnaires accepteront de prendre en charge plus du quart de l'investissement...

3 La Direction des routes s'efforce encore de défendre la solution préférée a priori par le gouvernement en place au lieu d'élever le débat au niveau qui devrait être le sien : la présentation de solutions alternatives cohérentes menées au même niveau d'étude.

> Il y a déjà 12 ans pourtant, dans le cadre d'un collectif (cf lettre en encart), nous demandions l'étude de solutions alternatives au tronçon autoroutier Sisteron - La Saulce ! Ce tronçon n'a en effet par lui-même aucune utilité publique. Les décideurs ont alors préféré mouliner un bout d'autoroute sans discussion... et kidnapper à son profit l'emprise de

Collectif des Opposants
à l'A51 Sisteron-Grenoble
RP 318 05000GAP

Monsieur Edouard BALLADUR
Premier Ministre
Hôtel Matignon
PARIS

GAP le 8 Septembre 1993

Monsieur le Premier Ministre,

Vous vous apprêtez à recevoir à déjeuner M. Pierre BERNARD - RAYMOND, maire de GAP, qui a annoncé à la presse vouloir défendre auprès de vous à cette occasion son projet autoroutier A51, Sisteron-Gap-Grenoble.

Sans entrer dans les détails de ce volumineux dossier, il nous paraît utile de vous rappeler les points suivants :

- Cette autoroute, inscrite au Schéma Directeur en Avril 1987, n'a jamais fait l'objet d'aucun débat sur son utilité publique. Aucune comparaison n'a été effectuée avec d'autres solutions de désenclavement.

- Son coût estimé est passé en 5 ans de 5 à plus de 15 milliards de FF pour environ 160 kms, sans compter le contournement de Grenoble, et de nombreux problèmes techniques non résolus.

- En termes d'Aménagement du Territoire d'autres solutions seraient beaucoup plus "irrigantes" pour les régions traversées : aménagements routiers pour une bonne fluidité du trafic, avec tronçons à 2 x 2 voies, et modernisation de la voie ferrée avec désenclavement sur l'Italie par un tunnel ferroviaire permettant trains-navettes, et évolution vers le ferroutage et le pendulaire.

- L'utilité économique de cette autoroute n'a jamais été démontrée. La seule étude effectuée (cabinet Tersud) conclut qu'"elle ne peut servir que de prétexte à des actions nécessaires par ailleurs".

- Les partisans de cette autoroute souhaitent obtenir un tronçonnage de la Déclaration d'Utilité Publique afin d'éviter tout examen préalable approfondi dans son ensemble de cet investissement majeur.

En espérant que vous saurez faire prévaloir dans ce dossier les exigences de la rationalité et d'une modernisation des transports conforme aux besoins du début du XXI^e siècle,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Premier Ministre, à l'expression de notre respectueuse considération.

pour le C.O.A.

l'excellente route nationale existant le long du canal de Provence !

➤ On aurait pu pourtant facilement coupler sur ce tracé une nationale 4 voies (exempte de péage !) et une voie ferrée !

➤ On persévère dans ce genre d'aveuglement !

4 L'amélioration du réseau ferroviaire n'a même pas été étudiée dans ce débat !

Seuls quelques chiffres d'augmentation possible de trafic ont été lancés en pâture...

Il est vrai que l'Administration et RFF (Réseau ferré de France) ont avoué, pour leur défense, n'avoir reçu aucun ordre de mission à ce sujet !

➤ Ceci est d'autant plus grave que l'auto-route risque fort de rendre impossibles des équipements ferroviaires qui s'avèreraient indispensables à moyen terme. Ainsi, en passant par l'Avance, elle rendrait irréaliste tout transport ferroviaire de conteneurs de Marseille-Fos vers l'Italie par un tunnel au Montgenèvre.

La vallée est en effet trop étroite pour les deux équipements : il faudra choisir...

Dans une optique à 30 ans, il serait impardonnable vis à vis des générations futures de ne pas étudier sérieusement cette alternative avant toute décision !

Il faut donc, dans ce débat crucial, avoir une vue globale de notre avenir. À ce niveau la réflexion n'est plus réservée aux experts, tous les citoyens sont concernés et égaux. Curieusement les médias locaux restent fort discrets sur le sujet...

➤ Posons-nous les vraies questions !

Pour l'environnement certes, mais aussi dans le domaine socio-économique :

➤ Quelle sera l'évolution de la demande touristique et sa nature ? Comment y répondre sur le plan des infrastructures ? Quels impairs éviter ?

➤ Quels choix pour développer l'économie locale - agriculture, industries, services - afin de tirer parti de notre "spécificité montagne" ?

➤ Des activités nouvelles, notamment à forte valeur ajoutée technologique

peuvent être attirées par la qualité de vie qu'offre d'ores et déjà la région, située dans le triangle Marseille - Grenoble - Turin... quelles liaisons prévoir avec ces trois pôles ?

➤ Quels sont les besoins réels, présents et futurs, des résidents ? Rappelons la part importante de retraités attirés par climat, qualité de vie et assurance-santé de notre environnement.

➤ Quels services ? Et pour que ceux-ci soient performants quelles infrastructures faut-il développer ?

Bien sûr, nous n'avons pas de réponses toutes faites à ces questions ! Encore faut-il qu'elles soient posées !

➤ C'est pourquoi nous proposons un scénario d'avenir

Le plus propice à la conservation de la nature, notre bien le plus précieux et notre atout économique. Le plus économe en énergie, en pétrole en particulier.

Ce scénario est intermodal - combinant rail et route, moyens individuels et collectifs de transport - et comporte :

➤ L'amélioration progressive de la totalité du réseau routier existant pour une meilleure fluidité et une bonne sécurité, même pendant les périodes de pointe touristique...

➤ Des aménagements ferroviaires structurants optimisant le domaine propre du chemin de fer : le domaine routier est irremplaçable pour l'occasionnel et le diffus, le rail pour les transports réguliers et massifiés en particulier sur longues distances.

Il ne limite pas son ambition à gagner quelques minutes sur un trajet, il vise **un désenclavement réel et durable des Alpes du Sud.**

C'est pourquoi **le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre est la priorité des priorités.**

Lui seul peut en effet faire sauter le verrou de l'enclavement des Alpes du Sud. Cette jonction effectuée, tout le reste suivra "naturellement" en phases successives que l'on peut concevoir brièvement comme suit :

TRANCHE A : OULX - BRIANÇON

Elle permettra :

➤ Un désenclavement touristique réel et durable : la clientèle italienne de Milan et Turin pourra profiter, même pour une journée, des pistes et sentiers du Briançonnais et de la moyenne Durance, sans fatigue de transport et en toute sécurité par tous temps...

➤ La gare de Briançon pourra accueillir des TGV de Bruxelles, Londres et Paris... comme en Savoie...

➤ Le ferroutage obligatoire des poids lourds (un camion brûle dans le col du Montgenèvre plus d'un litre de gazole au kilomètre...). Prenons modèle sur la Suisse.

Cette tranche "tunnel" est évaluée par la DRE à 1,3 milliards d'euros ...chiffre peut-être un peu gonflé... mais à comparer surtout aux 2,3 et 1,8 milliards des choix autoroutiers proposés...

Comparons les coûts, les impacts sur l'environnement... et les retombées économiques...

TRANCHE B : "AMÉLIORATION DES LIGNES EXISTANTES"

Conjointement réalisable pour des coûts modestes, comparativement à ceux d'une autoroute !

➤ Optimisation du fonctionnement en voie unique (adaptation de la signalisation, rétablissement et création de points de croisement...) les TER de Veynes vers Die, Valence, Grenoble, Marseille ou Briançon seraient ainsi beaucoup plus performants... et ponctuels !

Il conviendrait d'avoir ici les recommandations d'un expert indépendant venu d'un pays voisin performant en la matière... La SNCF semble avoir quelque peu perdu la main... hors TGV!

➤ Électrification et doublement des voies :

L'électrification est nécessaire pour le trafic de rames lourdes (fret - ferroutage-conteneurs).

Elle améliorera encore les performances des TER.

Le doublement des voies sera fonction des prévisions de trafic, et phasable : doublement de certains tronçons... et

même parfois simple rétablissement des voies enlevées par l'armée allemande...

➤ Aménagement des gares, abords et accès :

Les gares n'ont guère connu depuis un siècle que quelques coups de peinture, ainsi qu'en témoignent des photos actuellement publiées dans le journal local... rêvons donc un peu, non pas du passé, mais de l'avenir :

Imaginons que prendre le train soit un plaisir et non une corvée, que, pour aller quotidiennement à son travail, à 20, 50, 100 km, il soit facile de laisser sa voiture à quelques kilomètres de son domicile pour prendre un train ponctuel et confortable, bien cadencé, bien relié au centre ville par bus, navettes, vélos, véhicules électriques, etc...

Imaginons que les personnes chargées de bagages puissent facilement et à un coût raisonnable ne pas avoir à les trimballer grâce à la mise en place de services adaptés et fiables, ou puissent au moins les manutentionner sans efforts ...

Science-fiction ? Pas du tout : évolution nécessaire et incontournable avec la mondialisation des problèmes énergétiques et environnementaux. Certains pays s'y sont attelés, à la grande satisfaction des habitants (voir le site <http://www.intermodalite.com>). Même en France de timides expériences en ce

sens voient le jour !

Voulons-nous rester à l'écart de cette évolution et nous glorifier d'être les derniers à bénéficier d'un investissement autoroutier déjà obsolète ?

Il faut noter que la moitié du trafic inclus dans les projections de la DRE pour justifier la construction des autoroutes est constituée de trafics "pendulaires" (déplacements de travail entre villages ou banlieue et villes) pour lesquels l'autoroute est une réponse notoirement inadaptée !

TRANCHE C : "CRÉATION DE LIGNES NOUVELLES"

Tout le monde en convient, même les élus ! : le "tout-camions" devient insupportable pour l'environnement et la santé. Un camion en feu dans un tunnel déclenche des mois de perturbation, voire d'asphyxie, du trafic international et d'enfer pour les riverains des voies de détournement. Des cohortes de camions en quête d'un passage empoisonnent nos vallées.

Le ferroutage est une solution pertinente, bien que coûteuse, pour "sauter un obstacle" (bras de mer ou col de montagne) mais, pour la longue distance (plus de 300 km) le transport dit "combiné" (conteneurs seuls chargés sur wagons) est beaucoup plus performant. Un tra-

fic important de Fos ou d'Espagne vers l'Italie du Nord et l'Europe du Sud-Est par le Montgenèvre pourrait à cet égard intéresser les chargeurs, non pas bien entendu en opposition avec le cabotage maritime qu'il faut développer, mais en complément.

Or des pentes de 25 pour mille excluent pratiquement ce type de trafics.

L'étude de deux tronçons ferroviaires nouveaux s'impose donc :

➤ Un tronçon Montdauphin-Briançon à faible pente.

➤ Un tronçon Sisteron- La Batie Neuve par la vallée de l'Avance pour éviter la rampe Gap-La Freissinouse.

Ce tronçon raccourcira en outre d'environ 40 km le trajet de Marseille à Gap, Embrun, Briançon et... Turin !

Parallèlement il faudra d'ailleurs étudier la mise à niveau du tronçon Pertuis-Cheval Blanc.

L'étude de pertinence de ces infrastructures ferroviaires doit bien évidemment être effectuée avant toute décision sur une autoroute dans la vallée de l'Avance qui interdirait, pour cause d'étroitesse, toute emprise complémentaire pour une voie ferrée...

CONCLUSION

Nous n'avons pas, contrairement à d'autres sans doute, de solutions a priori toutes faites.

Mais les 2,3 milliards de l'autoroute par l'est de Gap, ou le 1,8 milliard par l'Ouest, réalisables en 20 ans (sans compter les aménagements routiers qui resteront nécessaires), sont à mettre en parallèle avec les 600 millions d'aménagements immédiats et progressifs des RN 75 et 85 et le 1,3 milliard de la phase Oulx-Briançon du désenclavement ferroviaire par le Montgenèvre...

Ne convient-il pas avant de choisir de mettre clairement en face de ces coûts les impacts sociaux-économiques et environnementaux correspondants ?

Ne faut-il pas enfin essayer d'avoir une vision straté-

gique pour construire l'avenir ?

Sur ces 2 milliards d'euros les trois quarts seraient des fonds publics.

Il est dès lors impensable que des projets alternatifs qui s'avèreraient plus pertinents pour le bien commun à moyen terme des citoyens, se trouvent durablement bloqués par absence de solutions de financement.

Certes, l'État a déjà annoncé son désengagement vis à vis de la RN 75, ce qui laisse pour le moins perplexe en plein débat public ! Nous espérons toutefois qu'il ne considère pas ce débat public comme un divertissement estival pour donner aux simples citoyens l'illusion qu'ils peuvent être écoutés.

Pour permettre les échanges d'arguments, la commission particulière publie des libres opinions qui n'engagent que leurs auteurs. Pour bénéficier d'une publication, il convient de prendre contact avec la commission particulière :

Maison de l'entreprise - 11, allée des Genêts - Parc d'activités de Sisteron Val de Durance - 04200 Sisteron
Tél. : 04 92 33 18 25 - Fax : 04 92 33 18 06 - Site Internet : <http://www.debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org>
Adresse courriel : contact@debatpublic-cpdpgrenoblesisteron.org