

ASSOCIATION DE LA CONSTRUCTION, DE L'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT ASSOCIATION DES ALPES DE HAUTE PROVENCE



> CONTACT

Cobaty National France
Association des Alpes
de Haute Provence
Agora A5 - 04100 Manosque

Cobaty National France
Association de l'acte de bâtir créée en France
en 1957, 3600 membres 99 associations en
France.
6 rue de Clichy 75009 PARIS
Internet : <http://www.cobaty.com>

Cobaty International
Fédération Internationale
de la Construction, l'Urbanisme
et l'Environnement
Avenue Boileau 16 - B - 1040 BRUXELLES
Internet : <http://www.cobaty-international.org>

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière
du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron

GRENOBLE - SISTERON, UN MAILLON D'AUTOROUTE POUR UNE LIAISON SÛRE ET RAPIDE

1 Un projet vital et urgent

Les Alpes du Sud sont confrontées à un relief cloisonné et à un enclavement endémique. C'est un obstacle majeur au dynamisme économique et démographique.

Les Alpes de Haute-Provence et les Hautes-Alpes font partie des rares départements de France dont les villes préfectorales ne sont pas raccordées au réseau national autoroutier. Ce déficit d'accessibilité affecte l'attractivité de nos territoires, qui éprouvent des difficultés :

- pour attirer des investisseurs industriels,
- pour valoriser les nombreux sites d'intérêt touristique qui les caractérisent.

La liaison autoroutière Grenoble-Sisteron constitue une remarquable opportunité qu'il convient de saisir pleinement. Il a en effet été largement démontré que la réalisation d'un semblable équipement contribue à donner une nouvelle impulsion à l'activité des bassins d'emploi qu'il dessert.

ITER sera à 1 heure 30 mn de Grenoble.



2 L'ouverture d'un axe Nord/Sud dans les Alpes françaises

La poursuite de l'A51 permettra de boucler la liaison autoroutière directe entre Genève et le Littoral Méditerranéen.

Elle rendra la liaison Turin-Marseille plus facile par la vallée de la Durance. Ce projet ouvre un nouvel axe européen de circulation. Un axe porteur de potentialités de développement économique sur l'ensemble des bassins situés à proximité.

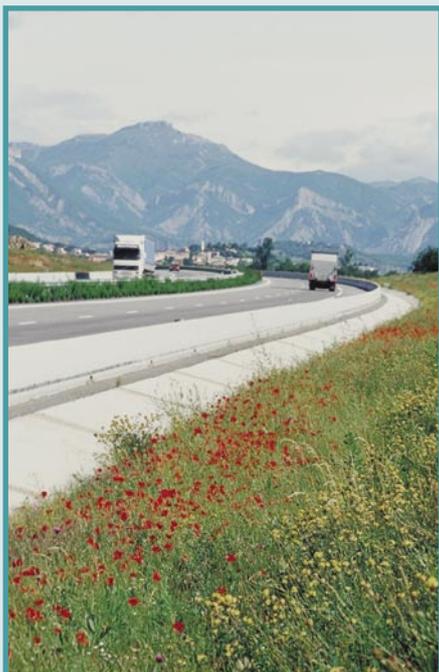


Photo : M. Martini - Escota

Il offre une alternative au couloir rhodanien dont l'image se dégrade au fil des kilomètres d'embouteillage.

3 Une fusion de l'espace Européen

Cette voie autoroutière constitue l'occasion unique de se raccorder au réseau autoroutier d'Italie du Nord et de Suisse.

Cet équipement permettra d'exploiter au plan touristique et économique la proximité des régions les plus prospères d'Europe.

4 Un maillage autoroutier cohérent à l'échelle des Alpes

Cette liaison rapide engendrera un nouveau territoire, réunissant l'ensemble des Alpes françaises aux Alpes italiennes. Elle confortera et densifiera les échanges qui sont d'ores et déjà considérables entre Rhône-Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur.

5 Un axe d'aménagement régional

La physionomie socio-économique de la région PACA est très déséquilibrée. Le secteur alpin souffre de l'éloignement des grands axes de communication et des centres urbains à forte concentration de population.

La prolongation de l'A51 permettra d'ouvrir cette aire des Alpes du Sud, de la Drôme, de l'Isère en desservant les villes qui structurent et organisent le territoire : Gap – Briançon – Barcelonnette – Die – Laragne.

Les temps de parcours réduits entre ces villes, les courants d'échanges stimulés, permettront le développement d'une armature urbaine solide sur tout le territoire.

S'agissant de l'activité touristique, cet axe générera une meilleure répartition de la clientèle notamment

européenne sur l'ensemble des sites.

Les chantiers ouverts pour la réalisation de cet ouvrage, étalée sur plusieurs années, constitueront un formidable appel d'air pour les entreprises locales qui bénéficieront de commandes propres à consolider leur activité.

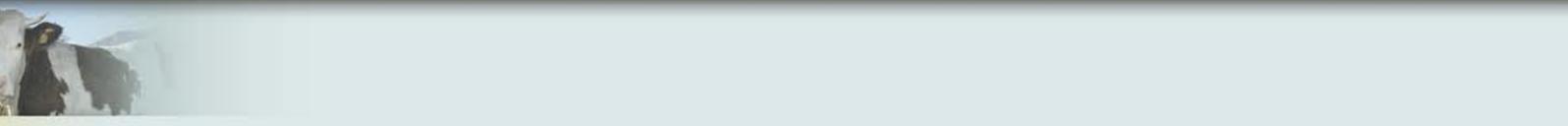
6 Des effets complémentaires

Cette liaison doit permettre :

- de désenclaver les différentes vallées des Alpes (Buëch, Durance, Ubaye, Champsaur, Bléone...),
- de faciliter l'accès, à partir du Sud de la France, aux stations de sports d'hiver et aux différents lieux touristiques des Alpes du Sud,
- de relier rapidement le Sud de la France à l'Italie par le Col de Montgenèvre, qui devra nécessairement se doubler d'un tunnel ferroviaire,
- de traverser la Drôme, rapprocher Die de cette liaison,
- de faciliter l'accès aux communes de Serres, Laragne, Gap, Digne...

7 L'intérêt de cette liaison pour les Alpes du Sud

La prolongation de l'A51, sur 100 Km, en rompant l'isolement des Alpes du Sud, dotera les zones concernées d'un levier de croissance dont la magnitude étoffera substantiellement leur tissu socio-économique. Les activités liées au tourisme, prépondérantes sur les territoires qui seraient



ainsi désenclavés, et l'appareil productif des deux départements alpins, devraient tirer le meilleur parti de la réalisation de cet axe autoroutier.

Les tensions immobilières que connaît la région PACA devraient orienter quasiment naturellement les industriels en recherche de sites d'implantation vers nos départements. Ceux-ci disposent en effet de réserves foncières appréciables pour

les accueillir dans des conditions compatibles avec leurs légitimes exigences.

L'AUTOROUTE PAR L'OUEST DE GAP, 100 Km

Un tracé plus court, moins polluant, moins coûteux, plus sûr

Une solution pragmatique et crédible

Désenclavement de la Drôme, interconnexion par la variante Aspres-sur-Buëch Le Poët, des villes de Serres et de Laragne, connexion de la ville de Gap, tronçon de La Saulce à La Bâtie Neuve. Délestage favorable de l'A7.

► Un tracé plus court de 28 KM.

Pour 20.000 trajets jours, 204.400.000 kilomètres et 2 millions d'heures de transport sont économisés par an.

► **Un tracé moins polluant**, il économise 16.352.000 litres de carburant par an, des matériaux de construction, des millions de pneumatiques, des tonnes d'huile. L'impact sur l'environnement est minoré d'autant.

► **Un tracé moins coûteux**, le coût de la construction est inférieur au tracé Est de 411 M€. (1,781 mil-

liard d'euros contre 2,192 milliards d'euros).

Les délais d'exécution sont plus courts de 3 ans, 9 ans par l'Est au lieu de 6 ans par l'Ouest. C'est un manque à gagner considérable sur l'exploitation.

Une économie de 2 millions d'heures de transport et de 16 M€ de carburant par an, l'usure des véhicules, l'huile, les pneumatiques... L'entretien et la maintenance de l'autoroute... Des sommes cumulées impressionnantes à long terme.

► **Un tracé plus sûr**, les kilomètres économisés se traduisent par un

temps routier diminué, il augmente par ce fait la sécurité routière. Moins de tunnels par ce tracé. Sécurité par le délestage des routes nationales et départementales réservées à l'usage de proximité.

Un tracé reconnu par la Défense Nationale pour sa rapidité et son économie sur l'inter liaison Grenoble-Sisteron.





Synthèse du **COBATY** des Alpes de Haute Provence

➤ **Absolue nécessité** de cette liaison autoroutière pour la sauvegarde de l'activité économique et donc de l'emploi, sur l'intégralité des bassins qu'elle est appelée à irriguer.

➤ **Priorité capitale** de sa réalisation pour l'avenir de nos territoires, si l'on veut éviter que ne se poursuive le mouvement de paupérisation rampante, à l'œuvre au sein

de nos départementaux ruraux.

➤ **Urgence de mise en œuvre** pour cette liaison qui est en projet étudié, modifié, ajourné, différé, depuis trente ans.

Légitime, elle est enfin devenue éligible par le CIAT du 18 décembre 2003, l'essai sera transformé lors son inauguration dans les années qui viennent.



Photo : Y. Collet - Escota