

L'UNION DES MÉTIERS ET DES INDUSTRIES DE L'HÔTELLERIE

PROJET D'AMÉNAGEMENT LIAISON GRENOBLE - SISTERON



> CONTACT

L'UNION DES MÉTIERS ET DES
INDUSTRIES DE L'HÔTELLERIE

60, bd Gassendi
04000 Digne-les-Bains

Tél : 04.92.31.06.64

Fax : 04.92.36.10.63

E mail : Umih04@wanadoo.fr

- **A**u regard des préoccupations croissantes liées au développement local dans les Alpes du sud, la liaison Grenoble - Sisteron devient impérative.
- La question se pose désormais de choisir la solution la plus appropriée pour relier ces deux axes, distants de 100 kilomètres.
- Après de larges discussions, le Comité Interministériel d'aménagement et du Développement du Territoire (CIADT), propose aujourd'hui trois variantes :
 - D'une part, l'amélioration de deux routes nationales existantes.
 - D'autre part la prolongation du réseau autoroutier qui se décline en deux tracés :
 - l'un passe par Lus-La-Croix-Haute, tracé dit aussi *ouest de Gap*, et l'autre par l'est de Gap.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public
Liaison Grenoble-Sisteron





> LES ATOUTS DE L'AUTOROUTE

Compte tenu des caractéristiques actuelles des routes nationales existantes et de l'ampleur de leur aménagement (investissement financier important, réalisation de nouvelles voiries, et selon l'hypothèse d'évolution du trafic, la perspective de saturation rapide du réseau routier), **la solution autoroutière améliorerait, de façon significative, l'accessibilité des territoires concernés.**

1 Le désenclavement de la région des Alpes du Sud.

Actuellement, notre région est asphyxiée par le manque d'infrastructures de transport.

Le territoire est fragilisé par l'insuffisance des voies de communication entre la région Rhône-Alpes et la Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les échanges entre ces deux régions, ainsi qu'avec leurs voisines italiennes, sont entravés par la diffi-

culté d'accessibilité.

Or, il est avéré que le développement économique est largement influencé par l'existence des moyens de déplacement et de communication performants. En effet, disposer de capacités routières de qualité reste le critère le plus important lors du choix d'implantation d'une entreprise.

La venue d'ITER, l'émergence du pôle de compétitivité "Parfums Arômes Saveurs et Senteurs" justifie ce projet autoroutier.

La croissance et le devenir de notre département repose sur une meilleure accessibilité de notre bassin d'emploi.

2 Amélioration des conditions de circulation et de sécurité.

Le développement de notre région implique l'amélioration des échanges.

A l'évidence, la mise en service de l'autoroute emportera les

conséquences suivantes :

- > Faciliter la vie quotidienne des populations locales.
- > Augmenter la performance de nos entreprises en facilitant

et en minorant financièrement leur poste "transport".

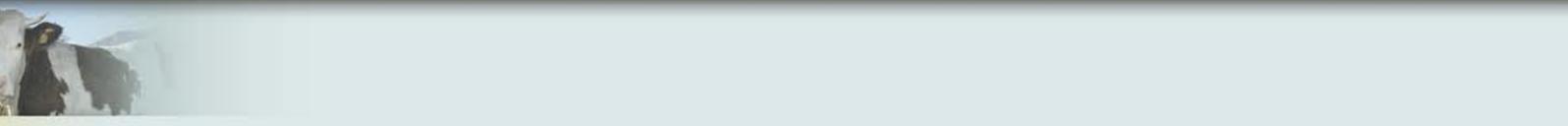
- > Assurer la sécurité des échanges.

3 Développement du tourisme.

Le tourisme occupe une place primordiale dans l'économie des territoires desservis par

l'axe Grenoble - Sisteron (40 % du PIB pour le département des Alpes de Haute Provence).

Il constitue **un enjeu majeur pour l'économie** des deux régions concernées.



➤ L'exploitation d'un réseau autoroutier dans l'axe alpin favorisera le développement du tourisme avec les pays de l'Europe du Nord.

L'apparition des R.T.T a développé les courts séjours. La population de la région grenobloise bénéficiera du gain de temps routier qu'apportera l'autoroute et qui allègera le couloir Rhodanien, déjà saturé, et l'A7.

➤ Les Alpes du sud possèdent le plus grand domaine skiable équipé au monde avec 320 000 touristes en 2004.

Les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute Provence sont la deuxième destination hivernale, après les Alpes du Nord.

Ce flux de touristes doit pou-

voir être acheminé avec des temps de transport minorés, et sécurisés.

➤ Le patrimoine naturel du département est utilisé pour développer le tourisme de pleine nature l'été. En effet, développer le tourisme non

lié aux sports d'hiver, permet de renforcer l'économie, et d'allonger une saison touristique souvent limitée dans le temps.

➤ Les résidences secondaires représentent plus du tiers du



Photo: ESCOTA

parc de logement dans certains départements de montagne.

Il résulte des éléments d'appréciation précédemment exposés que **le choix autoroutier s'impose logiquement sans contestation aucune.**

➤ LE TRACE AUTOROUTIER PAR L'OUEST DE GAP

L'option du tracé par l'ouest de Gap nous paraît la solution la plus réaliste et la plus adaptée compte tenu des facteurs suivants :

➤ Le coût de l'ouvrage est moindre de 411M € que le tracé à l'est de Gap.

➤ Les délais d'exécution des travaux par le tracé Ouest sont inférieurs de 3 ans, engendrant

une économie financière considérable.

➤ Le nombre de kilomètres du parcours représente une économie estimée à 28 kilomètres par trajet.

Cette économie de kilomètres parcourus a une répercussion directe sur le respect de l'environnement.

Elle induit en effet une moindre consommation de carburant, ●●●



- et par conséquent une pollution minimisée.

Le coût de l'entretien de ce réseau autoroutier en sera réduit de façon significative.

- Un tracé plus sûr. L'économie de kilomètres et de temps routier augmente de facto la sécurité routière.



Conclusion

Le développement économique et touristique de notre département, en premier lieu, les exigences de sécurité, de confort et de fluidité ensuite, nous conduisent à apporter **notre soutien total et sans réserve au tracé autoroutier par l'Ouest de Gap.**

Les cahiers d'acteurs sur la liaison entre Grenoble et Sisteron
 Directeur de publication : Daniel Ruez
 Réalisation graphique : ALYEN
 Crédits Photos : CETEM - DRE PACA - Jean-Luc Abraini
 Impression : SPOT Marseille - ISNN : en cours