

LES SOCIO-PROFESSIONNELS DES HAUTES-ALPES

AVEC LE SOUTIEN DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DES HAUTES-ALPES



L'A51 PAR L'EST DE GAP ET LE CHAMPSAUR POUR UN DÉSENCLAVEMENT ÉCONOMIQUE DES HAUTES-ALPES

> CONTACTS



Chambre de Métiers et de l'Artisanat Hautes-Alpes
Square Voltaire - 05000 GAP
Tél : 04 92 51 06 89
chambre.metiers.05@wanadoo.fr
www.cm-gap.fr



Maison du Bâtiment
2, Cours Emile Zola 05000 GAP
Tél : 04 92 51 63 04
federation.btp05@wanadoo.fr
www.do5.ffbatiment.fr



Union Pour l'Entreprise des Hautes-Alpes
Micropolis - Bât. Aurora 05000 GAP
Tél : 04 92 53 21 20
upe05@upe05.com

Désireux de participer pleinement à l'expansion économique et sociale de notre département, La Chambre de Métiers et de l'Artisanat des Hautes-Alpes, la Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics des Hautes-Alpes et l'Union Pour l'Entreprise des Hautes-Alpes considèrent que seule la construction de l'A51 par l'est de Gap doit permettre d'améliorer les conditions d'accès à l'ensemble du département des Hautes-Alpes. Ces conditions d'accès constituent en effet aujourd'hui plus que jamais, et en particulier pour les entreprises, un enjeu majeur.

Le tracé par l'Est de Gap et le Champsaur est de très loin la meilleure solution et présente plusieurs types d'intérêts pour le développement économique :

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron



> Un intérêt de liaisons entre pôles économiques complémentaires :

La position centrale du Gapençais dans la perspective de la mise en relation de deux zones d'activité d'importance par la liaison autoroutière sera encore plus probante si l'axe Marseille Turin est amélioré, véritable réservoir démographique et économique qui se situe à nos portes (l'Italie est le premier partenaire économique de notre région avec 16,8%

des exportations en 2003). Cette situation géostratégique ne sera permise que par le tracé par l'Est de Gap qui est le seul à permettre une meilleure connexion des trois régions (PACA, Rhône-Alpes, Piémont).



Technopôle de Micropolis à Gap.

> Un intérêt de desserte des pôles touristiques des Alpes du sud (tourisme d'hiver et d'été) :

Notre économie est extrêmement dépendante du secteur touristique, clé de voûte de l'activité du département des Hautes-Alpes.

La qualité de nos espaces n'est plus un argument suffisant pour maintenir cette activité ; il faut tout en les préservant, rendre notre espace très rapidement accessible, car cela constitue aujourd'hui l'un des principaux critères de choix d'une destination.

Cette tendance est déjà très sensible au niveau de nos stations de ski (40 stations de sports d'hiver dans les Hautes-Alpes et l'Ubaye) qui souffrent

énormément de l'enclavement par la frilosité de plus en plus grande que leur témoignent les tours opérateurs

à envoyer des vacanciers dans les Hautes-Alpes du fait d'une très mauvaise desserte.



Station de ski des Orres.

> Un intérêt de désenclavement du département des Hautes-Alpes et notamment de la ville de Gap :

...seule ville de plus de 20 000 habitants entre Turin et Aix-en-Provence et entre Grenoble et la Méditerranée. Alors que le tracé par l'Est de Gap (92

km d'autoroute) permet de désenclaver 90% du département des Hautes-Alpes, l'autoroute par l'Ouest de Gap ne permet pas d'atteindre cet

objectif bien au contraire.

L'itinéraire par l'Ouest pour les flux en provenance du Nord se rendant à Serre-Ponçon ou dans les stations

de ski des Hautes-Alpes, principaux pôles touristiques du département, ne présente aucun intérêt en terme de temps de parcours et de distance (185 km : autoroute plus barreaux de liaison à réaliser), bien au contraire.

Il laisse à l'écart des flux du Nord et donc des potentiels de développement économique la majeure partie du territoire haut-alpin.

Par ailleurs, cet itinéraire générerait un engorgement notable de la ville de Gap, point de passage obligé pour se rendre à l'Est du Département en venant de la Région Rhône-Alpes et réciproquement.



Chapelle Saint-Michel à Serre-Ponçon.

> Un intérêt d'amélioration de l'aménagement du territoire :

...en ce qu'il favorise le maintien et le développement des activités dans le département des Hautes-Alpes : le tracé par l'Ouest ne permet pas pour tous les professionnels situés à l'Est de Gap, de trouver un intérêt pour maintenir et développer les échanges commerciaux avec Rhône-Alpes, et réciproquement (absence de gain de temps).

A contrario, l'itinéraire par l'Est de Gap permettrait un meilleur déploiement des possibilités de développement économique : à ce titre, le département doit pouvoir devenir un territoire sur lequel des entreprises industrielles propres pourraient s'implanter.

Il convient de rappeler que le rapport établi en 1991 par le Centre d'Etudes Techniques de l'Equipe d'Aix-en-Provence sur l'A51 précisait : "l'auto-
route peut accentuer la faiblesse des

territoires économiquement faibles et la force des territoires en essor. A ce niveau, c'est non seulement le Gapençais mais surtout le Champ-saur avec ses stations de sports d'hiver qui font la différence en faveur du tracé par Gap."

Ce même rapport indiquait en conclusion : "puisque'il faut bien conclure et choisir entre les deux sites possibles (via Lus ou via Gap), il convient de dire qu'indéniablement, du point de vue de l'aménagement du territoire et des retombées attendues sur l'économie des régions traversées, la solution via Gap Est, de très loin, la meilleure." Cette analyse est toujours d'actualité.

L'autoroute A51 doit être pensée comme un outil de meilleure accessibilité à l'ensemble du département et devenir donc un atout pour l'ensemble des activités locales et non pas un axe en marge du département à l'instar du tracé Ouest.



Zone d'activités de Briançon Sud.



- Ces orientations sont vitales pour l'ensemble des entreprises dont certaines, et notamment les unités industrielles, pénalisées par l'éloignement de leurs marchés, de leurs fournisseurs ou du réseau d'entreprises avec lesquelles elles sont amenées à travailler disparaissent ou sont contraintes de réduire drastiquement leurs effectifs.

Les arguments qui militent en faveur du passage par l'Ouest occultent intégralement le crucial problème d'enclavement et d'accessibilité auquel est confronté le département des Hautes-Alpes.

Le léger gain de temps de trajet entre Aix et Grenoble généré par le tracé Ouest par rapport au tra-

cé Est doit être mis en perspective avec l'absence de développement économique qu'il générerait dans la grande majorité du département des Hautes-Alpes et donc la grande amertume qu'il susciterait.



Conclusion

Soyons ambitieux et structurants, ce projet conditionne la survie économique de notre département et ne doit pas être une fin en soi :

- La survie économique des Hautes-Alpes passe par une stratégie de désenclavement globale du département qui comprend l'A51 par l'Est de Gap, mais également le recalibrage des routes nationales, la pérennité et l'amélioration du réseau ferroviaire, le tout étant compatible avec la percée sous le Col de Montgenèvre et devant concourir, à plus long terme, à sa réalisation ainsi qu'à l'amélioration de la liaison Marseille Turin.

- Ce projet s'il n'aboutit pas, au delà de laisser une grande amertume, altérera fortement les volontés de développement des chefs d'entreprise sur notre département. Cela conditionnera également les possibilités de l'ensemble des générations futures à pouvoir trouver du travail dans notre département. En effet peu ou pas de développement, c'est peu d'emploi mais c'est aussi peu de fiscalité prélevée et donc peu ou pas de moyens affectés à notre département.

Les entreprises ne pourront pas être durablement performantes dans un environnement qui ne serait pas fertile.

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