

INTERCONSULAIRE DES ALPES DE HAUTE PROVENCE

LIAISON ENTRE GRENOBLE ET SISTERON ALPES DU NORD ALPES DU SUD UN PROJET AUTOROUTIER DE 100 KM



> CONTACT

**Interconsulaire
des Alpes de Haute Provence**
60, bd Gassendi
04000 Digne-les-Bains

Tél : 04 92 30 80 80
Fax : 04 92 32 04 73

E mail : accueil@digne.cci.fr

Site web : www.digne.cci.fr

Après plusieurs décennies de tergiversations diverses, le comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003, a placé ce projet parmi les priorités nationales en ce domaine.

L'amélioration de la liaison entre Grenoble et Sisteron figure par conséquent en bonne place dans la liste des aménagements structurants que les Pouvoirs publics ont décidé de réaliser.

Dans le cadre du débat réglementaire relatif à ce dossier, qui vise à étudier les avantages et inconvénients attachés respectivement aux solutions alternatives envisagées par le maître d'ouvrage, l'une d'entre elles doit être écartée impérativement. L'approche privilégiant l'aménagement des routes nationales existantes ne nous paraît pas appropriée pour répondre aux objectifs qualitatifs et quantitatifs assignés à cet équipement.

Les liaisons routières traditionnelles ont été construites et dimensionnées pour assurer des trajets de proximité et des déplacements à objet touristique. En tout état de cause, ces axes n'ont pas vocation à accueillir des flux de circulation transrégionaux et internationaux.

En cantonnant l'usage des voies nationales à leur trafic originel, on obtient les résultats suivants :

- > augmentation de la sécurité des usagers en diminuant la fréquentation des routes nationales et secondaires,
- > réduction des temps de parcours, des kilomètres effectués et partant, des émissions toxiques.

Pour ces raisons, seule l'option consistant en la prolongation de la voie autoroutière A 51 est adaptée aux enjeux majeurs que comporte ce projet.

Dans le cadre du débat public organisé par la :



Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron

> ENJEU STRATEGIQUE pour les régions Rhône-Alpes et Provence Alpes Côte d'Azur

La construction de cet équipement structurant aura un effet extrêmement bénéfique sur l'accessibilité et les conditions de circulation au sein des deux régions concernées au premier chef.

Sa mise en service permettra notamment, d'atteindre les objectifs suivants :

- Liaison rapide et ininterrompue Alpes du Nord, Alpes du Sud, interconnexions avec l'Europe du Nord et l'axe rhodanien.
- Captation de flux touristiques en provenance de l'Europe du Nord.
- Amélioration de la sécurité des usagers assortie de gains de temps appréciables sur les trajets.
- Irrigation de pans de l'espace national (Alpes de Haute-Provence, Hautes-Alpes et Drôme) dont le développement est amplement entravé par l'absence de voies de communication normalisées.
- Décongestion du couloir rhodanien.

> LA REALISATION DE L'A51, un enjeu capital pour relier les Alpes à la Méditerranée et pour irriguer les territoires de Haute Provence

Tenus à l'écart des réseaux autoroutiers et routiers nationaux, ignorés par les liaisons ferroviaires à grande vitesse, éloignés des aéroports, nos territoires sont condamnés à demeurer de véritables "sanctuaires" dépourvus de toute perspective de croissance. Seule une politique volontariste dans le domaine de l'aménagement de l'espace hexagonal peut rompre leur isolement et conforter l'assise démographique et économique de leurs bassins d'activité.

Dans ce contexte d'enfermement, la poursuite de l'A51 représente une formidable opportunité d'ouverture.

La vallée de l'Ubaye en particulier, et au-delà la liaison vers l'Italie, se trouverait enfin desservie par un axe conjuguant fiabilité, fluidité et sécurité. L'amélioration de son accessibilité aura un impact significatif sur l'indice de fréquentation de cette aire touristique prisée par les adeptes de sports d'hiver et d'activités de pleine nature.

Considérant que l'attrait exercé par un territoire donné repose principalement sur la qualité de ses voies de communication, **l'A51 constituera un levier de développement pour les pays alpins, soucieux d'étoffer leur tissu industriel et d'exploiter leur potentiel touristique.**

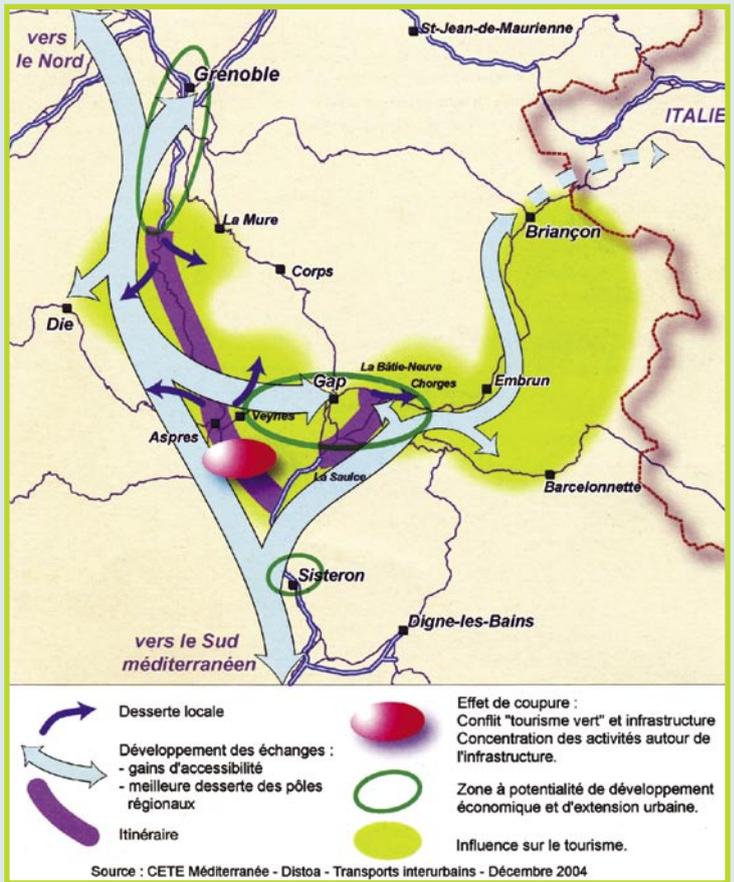
Le lancement d'ITER, l'impulsion générée par le projet de pôle de compétitivité "Parfums Arômes Saveurs Senteurs", la revitalisation du bassin de la Moyenne Durance, liée au plan de restructuration affectant l'unité ARKEMA située à Château Arnoux, sont autant d'éléments économiques moteurs

dont la réussite justifie la mise en œuvre du désenclavement autoroutier des Alpes du Sud.



Photo: Escota Yves Collot

> L'OPTION DU TRACE AUTOROUTIER privilégiée par les institutions consulaires. Un projet, raisonnable et réaliste.



Les effets du tracé ouest

Il nous paraît logique que le choix du tracé autoroutier résulte de la prise en considération des éléments d'appréciation suivants :

- > Le coût de l'ouvrage par le tracé Ouest est moins coûteux de **411 M€**.
- > La durée d'exécution des travaux par le tracé Ouest est **inférieure de 3 ans**. L'évaluation de l'économie sur 3 ans de trafic gagnés est considérable !
- > Le gain de temps par le tracé Ouest est de **10 minutes en moyenne** par trajet, **sur 15.000 trajets/jour, 912.500 heures** seront gagnées chaque année !
- > Les kilomètres parcourus par le tracé ouest sont inférieurs de **28 kilomètres** par trajet, ce qui représente globalement une tendance annuelle de **153 300 000 kilomètres** de moins à parcourir par an.

Tracé ouest privilégié par l'Interconsulaire



➤ Les conséquences de la pollution envisagées sur l'écosystème doivent être minimisées. Le patrimoine naturel d'une qualité exceptionnelle dont jouissent les espaces impactés doit être protégé autant que faire se peut des nuisances que comporte le projet ; ceci tant sur les zones urbanisées que sur les milieux naturels.

L'économie de carburant par le tracé Ouest est de 15 millions de litres par an, sur 10 ans, l'économie financière est de 180 M€. Il doit y être ajouté l'économie considérable due à la moindre usure des véhicules et de leurs accessoires.

L'économie de carburant influence directement l'économie de pollution.

➤ Par le tracé Ouest, la sécurité routière sera meilleure grâce aux millions de kilomètres routiers économisés tous les ans.

➤ Les difficultés techniques de réalisation et donc d'imprévus sont moindres par le tracé Ouest.

➤ Le tracé ouest inclut le tronçon La Saulce jusqu'à la Bâtie-Neuve vers l'Italie. Il ne pénalise donc pas la ville préfectorale.

Avec la variante Aspres/Buech Le Poët, le tracé Ouest prend en compte les

communes importantes de Laragne où un échangeur est nécessaire et de Serres. Il irrigue la Drôme à Lus La Croix Haute.

CONCLUSION

Renoncer à ce programme d'aménagement pour quelque motif que ce soit, équivaldrait à exclure les Alpes du Sud et la Haute-Provence, du développement socio-économique national.

Disposer d'infrastructures de transport adaptées aux besoins de l'économie constitue la clef de voûte d'une politique favorisant la création d'emplois sur cet axe des Alpes du Nord à la Méditerranée.

C'est pourquoi, les représentants des acteurs économiques apportent leur soutien total et déterminé à ce projet qui doit absolument comporter le raccordement de la ville de Gap au réseau national autoroutier, tout comme la ville préfectorale de Digne-Les-Bains dans les Alpes de Haute Provence.