

Dossier du débat public

LIAISON ENTRE
GRENOBLE
& **SISTERON**

FICHES THÉMATIQUES
COMPLÉMENTAIRES



Le débat public de la liaison Grenoble-Sisteron est organisé en deux périodes entre juin et octobre 2005. Le maître d'ouvrage a souhaité approfondir plusieurs points du dossier du débat. Ces approfondissements concernent des thèmes souvent évoqués par les participants dans les domaines du transport et de l'environnement. Ces fiches viennent en support aux discussions de la seconde période du débat.

- ▶ **La politique des transports et le projet d'amélioration des liaisons entre Grenoble et Sisteron** page 5

- ▶ **Les hypothèses de calcul des prévisions de trafics** page 15

- ▶ **La pertinence du mode ferroviaire** page 19

- ▶ **Le projet de tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre** page 23

- ▶ **Aménagement des routes existantes** page 27

- ▶ **Aménagement simultané des routes existantes et des voies ferrées** page 33

- ▶ **Impacts environnementaux des différents partis d'aménagement** page 35



Le Livre Blanc :

- propose de rationaliser les déplacements au sein de l'Union européenne en combinant les avantages des différents modes de transport. Il définit, au travers d'une soixantaine de mesures, les orientations suivantes :
- revitaliser le rail et particulièrement pour le transport de fret ;
- améliorer la qualité du transport routier de marchandises ;
- promouvoir le transport maritime à courte distance et le transport fluvial ;
- viabiliser économiquement et techniquement l'intermodalité ;
- réaliser le réseau transeuropéen de transports ;
- améliorer l'efficacité de la tarification (fiscalité des carburants et droits de péages) de façon à prendre en compte les coûts externes.

La politique des transports en 2020

L'intégration européenne et, au-delà, la mondialisation de l'économie, entraînent une croissance des échanges qui se traduit par une augmentation de la demande de déplacement des personnes et de transport de marchandises.

Les politiques des transports définissent des objectifs supranationaux, nationaux et locaux, afin de :

- prendre en compte toutes les échelles auxquelles se posent les enjeux de la mobilité ;
- trouver les réponses les plus adaptées pour l'organisation des déplacements des personnes et des biens dans le souci du développement durable et du respect des engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique¹.

La politique nationale des transports connaît, depuis 2002, une évolution sensible en privilégiant le développement des modes de transports alternatifs à la route. Cette orientation, inscrite dans le Livre Blanc de la Commission européenne de septembre 2001 sur la politique des transports et dans les schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises d'avril 2002, se retrouve dans les décisions prises par le gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003. Ainsi 75 % des investissements d'infrastructures de transport envisagés d'ici à 2012 concernent le mode ferroviaire.

En Europe

Les objectifs de la politique européenne ont été définis dans le Livre Blanc de la Commission européenne, intitulé "La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix".

Un double constat :

- 10 % du réseau routier européen sont quotidiennement touchés par la congestion et 5 % des voies ferrées constituent des goulets d'étranglement,
- la croissance économique des pays membres devrait se traduire par une forte augmentation des besoins de déplacements et des échanges (+ 38 % pour les marchandises et + 24 % pour les voyageurs d'ici à 2010), renforcée par l'élargissement de l'Union européenne à 10 nouveaux pays d'Europe Centrale et Orientale.

¹ Le protocole de Kyoto

Établi en 1997, il retient un objectif de diminution globale des émissions de gaz à effet de serre dans les pays développés de 5,2 % par rapport à 1990, entre 2008 et 2012, l'effort à fournir étant différencié selon les pays. Pour la France, l'objectif retenu consiste à ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2010.

1.1 Une première réponse en France

Institués par la Loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire de 1999 et publiés en avril 2002, les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises, cherchaient à répondre aux besoins de transports et de déplacements à un horizon de vingt ans dans une logique de développement durable. Ils fixaient des objectifs de valorisation des infrastructures existantes et de rééquilibrage modal :

- en faveur des modes alternatifs à la route pour les transports interurbains ;
- en faveur des transports collectifs en milieu urbain et périurbain.

1.2 Une réponse actualisée : le débat parlementaire

La déclinaison des schémas de services s'est heurtée notamment à deux difficultés principales :

- l'objectif de doublement du fret ferroviaire à l'horizon 2010 s'avère irréaliste ;
- un nombre important de projets de liaisons ferroviaires, routières ou fluviales avaient été engagés, étudiés ou annoncés sans que les financements nécessaires n'aient été garantis.

Compte tenu de l'importance des sommes en jeu et de l'impératif d'achever les projets en cours de réalisation qui mobilisent déjà des financements importants, le gouvernement a souhaité pouvoir disposer d'une appréciation précise de la situation des équipements et des divers projets envisagés.

Un débat parlementaire s'est déroulé respectivement le 20 mai 2003 à l'Assemblée Nationale et le 3 juin 2003 au Sénat. Les parlementaires se sont prononcés sur la nécessité de définir une politique des transports intermodale et ambitieuse, adaptée à la fois aux enjeux européens et à ceux du développement durable. Ils ont également souhaité que cette politique conduise à un réel rééquilibrage des modes de transport de voyageurs et de marchandises.

1.3 Le (CIADT) du 18 décembre 2003 : une nouvelle ambition pour la politique des transports

Tenant compte des différents rapports qui lui ont été remis et du débat parlementaire, le gouvernement a pris un certain nombre de décisions lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 :

- la politique des transports doit désormais s'intégrer dans une politique plus générale tendant à favoriser :
 - le développement économique ;
 - l'attractivité des territoires dans une Europe élargie ;
 - la prise en compte des enjeux environnementaux, globaux et locaux.
- un développement durable des transports doit respecter les priorités suivantes :
 - l'amélioration de la qualité du service rendu à l'utilisateur, notamment par un meilleur entretien des infrastructures et une meilleure utilisation des réseaux existants ;

Un certain nombre d'études et de rapports ont ainsi été réalisés pour éclairer les décisions à prendre :

- le rapport des sénateurs Hubert HAENEL et François GERBAUD sur le fret ferroviaire français (février 2003),
- l'audit du Conseil général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances (mars 2003),
- le document prospectif de la DATAR " La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? " (avril 2003),
- le rapport du sénateur Henri de RICHEMONT sur le cabotage et le pavillon maritime français (avril 2003).

- un rééquilibrage nécessaire des différents modes de transport afin d'éviter une prédominance excessive du transport routier par rapport aux autres modes ;
- l'impératif de la sécurité routière ;
- la lutte contre le bruit, particulièrement en matière de transport aérien ;
- la lutte contre le changement climatique et la déclinaison du protocole de Kyoto, ce qui suppose, dans le domaine des transports, d'agir à la fois sur la technologie, la gestion des réseaux et le développement de l'intermodalité .

- selon les modes de transport, les objectifs suivants doivent être recherchés :
 - **dans le domaine routier** : assurer la fluidité des grands axes de transit Nord-Sud, achever la réalisation de grandes liaisons autoroutières Est-Ouest, améliorer la circulation de transit au niveau des agglomérations constituant d'importants pôles routiers et améliorer la desserte des territoires encore enclavés ;
 - **dans le domaine ferroviaire** : ancrer la France dans l'Europe, poursuivre le développement du réseau à grande vitesse, améliorer la desserte des grandes villes qui resteraient à l'écart du réseau grande vitesse, permettre le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs ;
 - **dans le domaine fluvial** : moderniser le réseau (principalement à grand gabarit) et développer l'infrastructure fluviale ;
 - **dans le domaine maritime** : aménager des plates-formes portuaires pour le commerce mondial, développer des " autoroutes de la mer " offrant des dessertes régulières alternatives au transport routier de marchandises, améliorer la desserte terrestre des ports ;
 - **dans le domaine aérien** : améliorer la desserte des aéroports, préserver les conditions d'un développement durable des plates-formes régionales, favoriser la complémentarité des grandes plates-formes avec le réseau ferroviaire à grande vitesse, organiser le développement d'un réseau d'aéroports dans le bassin parisien.

- la relance de la planification à long terme :

L'ensemble des acteurs économiques et des citoyens a besoin d'une meilleure visibilité des infrastructures de transports envisagées pour les 20 à 25 prochaines années. Le choix d'un tel horizon se justifie par la durée de la procédure d'élaboration et de réalisation d'une grande infrastructure de transport, qui se situe autour d'une quinzaine d'années environ.

Conclusion

Cette politique se traduit par un programme de 50 projets qui concourent à l'aménagement du territoire à l'horizon 2025, dont 35 dans le domaine des transports, pour un investissement d'ici à 2012 de 22,5 Md€ (75% pour le ferroviaire). Le financement de ce programme sera mis en œuvre par un établissement financier : l'agence de financement des infrastructures de transports en France (AFITF) créée le 1^{er} janvier 2005.

Le projet d'amélioration de la liaison Grenoble-Sisteron

La politique nationale se traduit aujourd'hui, pour le territoire étudié, dans deux éléments principaux :

LES CONTRATS DE PLAN ÉTAT/RÉGION EN PACA ET RHÔNE ALPES

Ce sont les cadres de référence des projets à l'échelle régionale répondant à des enjeux régionaux et nationaux. Ils sont mis en place en partenariat entre l'Etat, la région auxquels s'ajoutent dans certains cas des financements des collectivités de niveaux départemental et local (communes, communautés d'agglomération ...)

Les principales mesures prévues dans les CPER des deux régions concernées sont les suivantes :

En Rhône-Alpes :

- **mode ferroviaire** : les mesures concernent des augmentations de capacité du réseau sur le nœud lyonnais et le sillon alpin (électrification, complétée par le raccordement de ligne TGV Méditerranée à la ligne Valence-Grenoble). Les études sont engagées sur le contournement ferroviaire fret de l'agglomération de Lyon et, hors CPER, sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône ;
- **mode routier** : il comporte, au titre de l'aménagement des axes à fort trafic, des opérations d'adaptation de la RN7 dans la Drôme : opérations d'amélioration de la capacité (déviation de Saint-Rambert et de Livron Lorient) et de la sécurité (aménagement de carrefours). Les autres opérations inscrites, au titre de l'ouverture de la région à l'ouest, de l'amélioration de l'accessibilité des territoires enclavés et touristiques, d'une amélioration de fonctionnement des agglomérations, ne concernent pas directement l'axe Nord-Sud.
- **mode fluvial** : avec un objectif de développement du trafic fret sur le bassin et de modernisation du système portuaire, il comporte principalement : la création d'un 2ème terminal à conteneurs sur le port de Lyon Edouard Herriot, des aménagements des ports de Vienne, Valence et Villefranche, la création d'embranchements fluviaux et l'aide au lancement de lignes fluviales régulières (navettes fluviales Chalon, Lyon, Marseille).

En PACA :

- **mode ferroviaire** : le développement des transports ferroviaires dans la région est doté de 444 M€ dont 115 M€ pour l'Etat. Les principales opérations concernent le trafic voyageurs entre les grandes agglomérations Marseille-Aix-en-Provence, Marseille-Aubagne, Grasse-Cannes-Nice ;
- **mode routier** : près de 900 M€, dont 290 M€ pour l'Etat, sont prévus pour les projets routiers urbains et interurbains sur les nationales 100, 85, 570, 94, 98 et 7 pour des aménagements de sécurité et de capacité. Un programme important de sécurisation des itinéraires alpins est en cours également ;
- **transport combiné** : 29 M€ sont consacrés aux plates-formes de transport combiné.

LES DÉCISIONS DU CIADT DU 18 DÉCEMBRE 2003 POUR LES DEUX RÉGIONS PACA ET RHÔNE-ALPES

Le CIADT du 18 décembre 2003 a pris un certain nombre de décisions relatives à la politique des transports dans les deux régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Ces décisions se déclinent en 6 points :

- conforter Marseille dans sa dimension euro-méditerranéenne ;
- soutenir les grands pôles de compétitivité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- organiser la métropole Lyon, Saint-Etienne, Grenoble notamment :
 - en facilitant les déplacements dans l'aire métropolitaine lyonnaise, au carrefour de plusieurs voies de communication : poursuite des études sur le contournement autoroutier de l'ouest lyonnais, sur le projet d'un tracé autoroutier neuf (autoroute A45) entre Lyon et Saint-Etienne, décision de confier la réalisation de la section Les Echets-La Boisse de l'autoroute A432 à la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, lancement de la concertation sur les fuseaux de passage de la section Nord du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, etc.
- construire l'espace d'échanges méditerranéen :
 - en favorisant la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse le long de l'arc méditerranéen, de la Catalogne vers l'Italie (Perpignan-Figueras, finalisation du plan de financement du contournement ferroviaire mixte de Nîmes et de Montpellier, réalisation d'un débat public en 2005 sur la ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur vers Toulon, Nice et l'Italie, etc.) ;
 - en arrêtant le principe du développement d'une autoroute de la mer sur la façade méditerranéenne ;
 - en arrêtant le plan de financement du second tube du tunnel de Toulon.
- développer les relations Est-Ouest :
 - en confirmant sa volonté de réaliser le projet Lyon-Turin conformément aux accords internationaux ;
 - en confirmant son intérêt pour une réalisation rapide de la Route Centre Europe Atlantique, la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN88 entre Saint-Etienne et Toulouse ;
 - en demandant que soient poursuivies les négociations avec ASF en vue de lui concéder la réalisation de la section Balbigny-La-Tour-de-Salvagny.
- fluidifier les déplacements de l'axe Saône-Rhône.



Dans cette dernière perspective le gouvernement a souligné la priorité à accorder à la réalisation du barreau Ambérieu-Bourgoin-Jallieu (autoroute A48), a confirmé sa volonté d'achever la liaison autoroutière A51 Grenoble-Sisteron et de réaliser l'antenne autoroutière de Digne-les-Bains (A585). S'agissant du projet de liaison Grenoble-Sisteron, il doit permettre un développement durable et équilibré des territoires traversés.

Le CIADT du 18/12/2003 propose deux objectifs majeurs pour cette nouvelle infrastructure de transport :

- assurer une fluidité des déplacements Nord-Sud en offrant aux trafics des massifs montagneux qui sont aujourd'hui attirés vers la vallée du Rhône, des infrastructures sûres et de qualité passant par leurs itinéraires naturels,
- desservir des territoires alpins, actuellement mal irrigués par des infrastructures de transport, pour favoriser leur développement économique et touristique, notamment le Briançonnais qui s'inscrit sur l'itinéraire transfrontalier du Montgenèvre.

Face au défi du changement climatique et de l'épuisement des ressources naturelles de la planète, le gouvernement s'est doté d'un cadre d'intervention pour les années à venir permettant d'orienter ses actions, dans l'ensemble de ses politiques, en faveur

La stratégie nationale de développement durable

du développement durable.

On entend par développement durable un développement qui s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs. Ainsi, un système de transports durable respecte-t-il les conditions suivantes :

- il permet aux particuliers, aux entreprises et aux collectivités de satisfaire en sécurité leurs besoins fondamentaux d'accès au développement, d'une manière compatible avec la santé des personnes et des écosystèmes, et promeut l'équité intra et intergénérationnelle ;
- son coût est abordable, il fonctionne avec équité et efficacité, offre un choix de modes de transport et crée les conditions d'une économie compétitive ainsi qu'un développement régional équilibré ;
- il maintient les émissions et les déchets dans les limites d'absorption de la planète, utilise des ressources renouvelables à leur taux de renouvellement ou en dessous, et des ressources non renouvelables au taux de développement de substituts renouvelables ou en dessous, tout en limitant au maximum d'une part les incidences sur l'occupation des sols et d'autre part les nuisances sonores.

Le secteur des transports constitue un axe majeur de la stratégie nationale de développement durable, dont le programme d'actions se décline selon 5 axes :

- l'orientation des stratégies des entreprises génératrices de transports : meilleure prise en compte de l'environnement dans la chaîne logistique et réflexion sur l'organisation des livraisons urbaines pour le fret, réflexion globale sur l'économie touristique pour les voyageurs ;
- le développement de l'intermodalité : amélioration de la qualité de service et aide aux opérateurs pour favoriser le transport combiné, développement des transports collectifs urbains ;
- l'aménagement des infrastructures : amélioration de la prise en compte des impacts environnementaux dans l'élaboration des projets et la conduite du débat public ;
- la tarification et la gestion des infrastructures : prix du transport plus justes et équitables (péages, prix des carburants), renforcement des dispositions réglementaires sur les vitesses et le contrôle technique, amélioration globale de la voirie ;
- le progrès technologique : réduction des émissions des moteurs thermiques et développement des énergies alternatives.
- **le rapport des sénateurs Hubert HAENEL et François GERBAUD** sur le fret ferroviaire français (février 2003) a souligné le déclin du fret ferroviaire français (46 % de parts de marché en 1974, 20 % en 2002). Il a de plus fait le constat qu'il n'était

Rapports et audit

plus de mise aujourd'hui d'évoquer le doublement du trafic, mis en avant par les schémas de services. Les mesures aussi bien techniques qu'organisationnelles qu'ils proposent conduisent à un objectif de trafic dans les cinq à sept ans à venir de 55 à 60 MdtKm, contre 50 milliards en 2002.

- **l'audit du Conseil général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances** (mars 2003) avait pour objet :
 - de préciser le coût et l'état d'avancement des grands projets d'infrastructures de transports terrestres ;
 - d'apprécier leur rentabilité et leur intérêt socioéconomique ;
 - d'évaluer les enjeux qu'ils peuvent représenter pour la politique européenne des transports, la sécurité routière, l'environnement, l'aménagement et le développement durable du territoire ;
 - de mesurer les besoins de financement des projets d'ici 2020.

Cet audit a notamment mis en lumière une impasse cumulée (c'est-à-dire une insuffisance de financement), pour l'ensemble des projets dans tous les modes, comprise entre 11 et 15 Md par rapport aux ressources existantes, et a souligné la nécessité de mettre en place de nouvelles ressources de financement pour les transports.

- **le document prospectif de la DATAR " La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? "** (avril 2003) destiné à éclairer le débat en mettant en perspective quatre enjeux stratégiques en matière de politique de transport et d'aménagement du territoire :
 - renforcer l'efficacité du système logistique ;
 - développer la performance des portes intercontinentales de la France ;
 - développer l'accessibilité des régions métropoles ;
 - améliorer la desserte des régions enclavées ou périphériques.

Il souligne la nécessité de dégager les ressources financières nécessaires à la réalisation de cette politique. Il constate notamment que la France apparaît comme un pays qui est bien équipé en infrastructures de transport, et qui a rattrapé les retards qu'il connaissait il y a quelques décennies, mais que ces bons résultats ne doivent pas conduire à un relâchement de l'effort, d'autant que la croissance des trafics devrait se poursuivre, en particulier avec l'ouverture de l'Europe vers l'est.

Par ailleurs, la DATAR souligne l'importance de la congestion que l'on peut observer sur certains axes routiers et en particulier dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

- **le rapport du sénateur Henri de RICHEMONT** sur le cabotage et le pavillon maritime français (avril 2003) a conclu aux propositions suivantes :
 - faciliter l'immatriculation des navires de commerce sous pavillon national ;
 - créer un registre international français (RIF) aussi compétitif que les autres registres internationaux de l'Union européenne ;
 - prendre des mesures pour l'ensemble du pavillon national ;
 - revoir les conditions d'attribution du GIE (groupement d'intérêt économique) fiscal ;
 - créer des lignes d'intérêt général en matière de cabotage maritime ;
 - faciliter le transit portuaire ;
 - inciter au recours au cabotage ;
 - associer ces propositions aux réflexions sur les autoroutes de la mer.

Carte du
réseau routier

UN RÉSEAU DE PLUS DE 11 000 KILOMÈTRES

Situation en juin 2003

autoroutes :	en service	en projet	en travaux
concedées :	— 7 778 km	— 305 km
non concedées :	— 1 574 km	— 290 km
liaisons appelées à devenir des autoroutes	—		



Au total :
9 352 km en service
595 km en travaux
1 080 km "potentielles"

Source : RIR/RC - ministre de l'équipement, des transports, du logement, de l'énergie et de la mer

