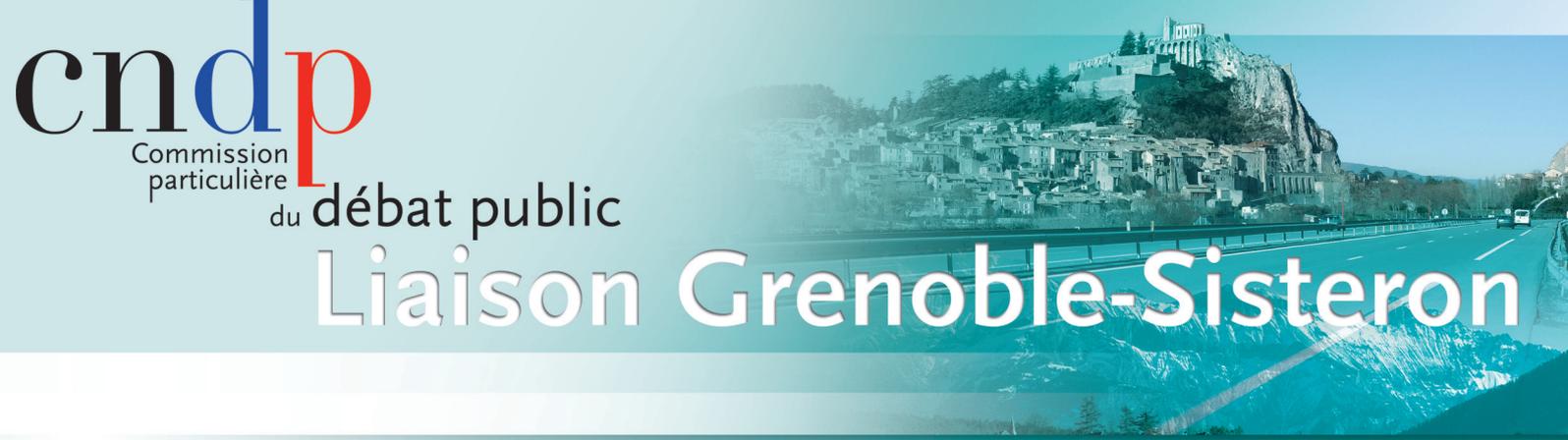




**cndp**  
Commission  
particulière

du débat public



# Liaison Grenoble-Sisteron

**Débat du 7 juin au 20 octobre 2005**

(suspension du 27 juillet au 22 août inclus)



# Compte-rendu

établi par le président  
de la Commission particulière  
du débat public







# CE FUT UN VRAI DÉBAT

Peut-être 30 ans que l'on discute de l'amélioration de la liaison entre Grenoble et Sisteron. C'est la preuve par l'absurde que s'il avait été facile de la décider, elle serait faite depuis longtemps. Dans les pays de montagne, rien n'est simple. Tout projet est coûteux, compliqué, perturbant, et peu rentable.

On avait dit à la Commission particulière du débat public, une commission de quelques citoyens disposés à donner du temps à la vie démocratique, que le débat ne serait que la répétition d'échanges d'arguments mille fois entendus et qu'il ne serait qu'une formalité fastidieuse et obligatoire préalable à une décision secrètement déjà prise.

Elle pouvait se préparer à entendre une défense acharnée des intérêts particuliers, les fameux "nimby"<sup>1</sup>.

Et puis le débat a commencé. La Commission ne voulait pas mettre en scène un spectacle connu qui n'aurait plus fait recette. Elle a décidé de laisser le public prendre la parole en limitant fortement les interventions préparées. A chaque réunion, le maître d'ouvrage à l'origine du projet, la DRE PACA, ne disposait que d'une dizaine de minutes pour présenter son projet. Pas de prises de paroles négociées avant. Pas de contacts préalables avec des personnalités privilégiées, ni de cogestion du débat avec des associations.

Lentement, avec précaution, les intervenants

ont commencé à prendre la parole, à écrire, à publier, dans le respect des autres, avec des arguments solides, audibles, respectables. Gap, Grenoble, Barratier, Sisteron. Au début, on a vu des habitants intimidés, des associations bien organisées, des industriels discrets. La canicule s'en mêle. Grenoble, Veynes, Laragne. Au rythme des sujets traités, des sensibilités locales, de la couverture de presse sérieuse, le débat est reconnu comme utile. Die, Digne les Bains. Peu de personnes dans les premières réunions locales, puis de plus en plus d'opposants aux autoroutes avec des arguments bien présentés, et les milieux économiques se mobilisent, inquiets de n'être pas assez présents. Le débat s'installe. A Monestier-de-Clermont, le public est en nombre, il s'échauffe, les camps se regroupent et tentent de s'imposer par leur présence physique, le débat est chaud, c'est l'été.

La pause d'été aurait pu démobiliser tout le monde, il n'en fut rien, au contraire, il semble que chacun l'ait mise à profit pour peaufiner ses arguments. Les associations exigent une expertise sur le modèle de trafic. Les demandes de publication de cahiers d'acteurs se multiplient. On se retrouve à Mens. A Saint Bonnet en Champsaur, les partisans des autoroutes arrivent en avance pour occuper les premiers rangs des salles, la salle est trop petite, les opposants sont dehors, on crie au sabotage de la démocratie. Gap, c'est nerveux, l'heure

1 : Expression anglo-saxonne pour "Not in my back yard", "pas dans mon jardin".



n'est plus à s'écouter, les invectives affluent. Briançon ramène le calme, il y a unanimité pour le ferroviaire sous le Montgenèvre. A Lus-La-Croix-Haute, le public est fatigué d'attendre une décision, à Corps, on argumente encore. A Serres, les élus sont toujours là et écoutent, échangent, le public est plus calme. A Grenoble on évoque avec sérieux l'A 48 et son articulation avec l'A 51, alors que bien des responsables publics craignaient les pires débordements. A St Etienne en Dévoluy, dans le vide de l'intersaison, les habitants de la station plaident pour une autoroute, n'importe où, ils sont entre les deux tracés possibles, mais vite ! A Tallard, encore des réticences si l'autoroute devait se faire et enfin, en clôture,

la foule à Grenoble où les jeunes collégiens et lycéens tant désirés sont enfin là, et à Sisteron, où elle s'applaudit elle-même en voyant le film qui retrace son aventure collective.

Le débat a été sérieux, les "nimby" ne se sont pas invités, les citoyens ont évoqué l'opportunité du projet de la façon la plus informée et expérimentée qui soit, ce sont bien les raisons du choix qui ont été discutées. Il y aura nécessairement des déceptions après la décision, quelle qu'elle soit, mais chacun aura sans doute admis que si tous n'ont pas la même vision de l'avenir, tout aura été dit et, qu'après le temps des discussions doit venir le temps des réalisations.

## Le débat en quelques chiffres...

- 24 réunions publiques avec environ 3800 personnes,
- 17 843 connections sur le site Internet du débat,
- Près de 100 lycéens et collégiens ont assisté avec leurs enseignants à la réunion de clôture à Grenoble,
- 18 spécialistes sont intervenus dont les propos filmés ont été rediffusés dans les réunions suivantes,
- 1 expert invité,
- 31 cahiers d'acteurs,
- 139 contributions sur le site Internet,
- 1 film "air et santé à Grenoble" produit par "les Amis de la Terre-Isère",
- 220 questions écrites parvenues à la CPDP,
- La CPDP a participé à 120 réunions, dont 65 pour la préparation du débat,
- 3 journaux du débat,
- 4 lettres électroniques,
- 1 film sur le débat réalisé à la demande de la CPDP, et projeté lors des séances de conclusion.

# Sommaire

<b>➤ PRÉSENTATION : CE FUT UN VRAI DÉBAT</b>	<b>1</b>
<b>➤ INTRODUCTION : UN CONTEXTE PARTICULIER</b>	<b>5</b>
<b>➤ PREMIÈRE PARTIE : L'ORGANISATION DU DÉBAT</b>	<b>7</b>
<b>1 - Les décisions de la CNDP</b>	<b>8</b>
a - La saisine	8
b - La nomination de la Commission particulière	8
<b>2 - La préparation du débat</b>	<b>9</b>
a - L'installation matérielle	9
b - Le choix des prestataires	9
c - Le dossier du débat	9
d - Les rencontres et réunions préparatoires	9
e - La mobilisation des jeunes	10
<b>3 - Les choix d'organisation du débat</b>	<b>10</b>
a - Les dates du débat	10
b - Les types de réunions	11
<b>4 - Les outils du débat</b>	<b>12</b>
a - Le dossier du maître d'ouvrage	12
b - Les fiches complémentaires	12
c - La documentation	12
d - Le journal du débat	13
e - Le courrier électronique	13
f - Les cahiers d'acteurs	13
g - Le site Internet	13
h - Le système des questions et réponses	13
i - Les expositions itinérantes	14
j - Une vidéo des spécialistes	14
k - Le film	14
l - Les relations avec la presse	14
<b>5 - La participation du public</b>	<b>14</b>
a - Les réunions publiques	14
b - Les ateliers	15
c - La table ronde de convergence	15
d - Les contributions	15
e - L'expertise impossible	16



## ➤ SECONDE PARTIE : LE DÉBAT 17

---

### 1 - Le cadre du débat 18

---

- a - Périmètre géographique : les “traversés” sont-ils plus concernés que les “bénéficiaires” ? 18
- b - Le chaînon manquant d’une stratégie “incrémentaliste”, morceau par morceau 18
- c - Trois solutions qui ne sont pas au même niveau d’information et de précision 19
- d - Des remises en cause, des contradictions et des incohérences dans le dossier 20

### 2 - Les points de consensus 21

---

- a - Il faut améliorer la liaison Grenoble-Sisteron ! 21
- b - Est ? Ouest ? Faites ce que vous voulez, mais faites-le vite ! 21
- c - Le rééquilibrage modal est une nécessité :  
rail et route sont complémentaires et doivent être traités en même temps 22
- d - Un consensus par défaut :  
la faune et la flore sont estompées par les changements climatiques 22

### 3 - Les sujets de divergences 23

---

- a - Le développement du territoire entre désenclavement volontariste  
et quête de développement harmonieux 23
- b - Désenclaver pour inscrire les Hautes-Alpes  
dans une dynamique de compétitivité industrielle et touristique 23
- c - “L’avenir, c’est la volonté de vivre et de se développer dans nos pays,  
sans viaducs et sans tunnels pharaoniques...” 24
- d - Et le ferroviaire s’invite de réunions en réunions... 26

### 4 - Des interventions argumentées pour expliquer les nouveaux enjeux de la société d’aujourd’hui 27

---

- a - Les impacts environnementaux d’une autoroute : positif ou négatif ? 27
- b - Respirer de l’air pur ou générer une surmortalité due à la pollution 28
- c - Nous sortons de l’époque du pétrole bon marché... 28
- d - Le choix de l’infrastructure doit se placer dans une prospective  
d’aménagement du territoire 29
- e - Des coûts exorbitants et des financements introuvables 29
- f - Le modèle de prévision des trafics et l’expertise impossible 30

### 5 - Le positionnement des différents acteurs au travers des réunions publiques et des cahiers d’acteurs 31

---

## ➤ CONCLUSION 33

---

## ➤ ANNEXES 35

---

Liste des documents et informations annexés au compte-rendu



# Introduction

## UN CONTEXTE PARTICULIER

Le projet de liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron par les Hautes-Alpes est à l'étude depuis une trentaine d'années. Projets et contreprojets, décisions et contre-décisions, discussions, et même une journée d'enquête publique, ont fixé des positions souvent tranchées et connues. Après la réforme de la loi sur le débat public réalisée par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, la saisine de la Commission nationale de débat public, désormais autorité administrative indépendante, était devenue obligatoire pour relancer ce projet.

A ce contexte historique et juridique s'est ajouté un contexte particulier né des projets du Gouvernement d'engager la décentralisation des routes nationales et de procéder à la privatisation de sociétés d'autoroutes, et de l'obligation que lui a faite l'Union européenne de mettre fin à l'adossement qui permettait le financement des autoroutes.

Ce contexte particulier était susceptible de générer des difficultés.

Initialement prévu pour la fin de l'année 2004, le débat a finalement été organisé de juin à octobre 2005. Cette organisation a donné lieu à quelques innovations qui ont probablement contribué à mobiliser le public. Il a retenu l'intérêt du public et a été riche d'enseignement.

Ce compte-rendu, établit conformément à l'article 7.V du décret no 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, traite en deux parties de ce débat et se termine par une courte conclusion.

Une première partie est consacrée à l'organisation du débat.

Une seconde partie traite du contenu du débat dans les réunions, les cahiers, les contributions, les questions et les réponses.

En annexe sont regroupées des informations plus détaillées.





PREMIÈRE PARTIE :

# L'ORGANISATION DU DÉBAT

# L'ORGANISATION DU DÉBAT

## L'ORGANISATION DU DÉBAT

### ➤ 1. les décisions de la CNDP

#### ➤ a. La saisine

Le 8 janvier 2004, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer adresse à la Commission nationale de débat public une saisine pour un projet d'autoroute entre Grenoble et Sisteron.

Le 3 mars 2004, la Commission nationale, *"considérant le manque de cohérence entre les termes consacrés à cette liaison dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises (qui prévoient un passage par l'ouest de Gap privilégiant l'utilisation du tracé de la RN 75) et le projet figurant dans le dossier transmis par le ministre de l'Équipement (qui prévoit un tracé passant à l'est de Gap)"*, répond qu'il n'est pas possible d'organiser le débat public dans des conditions satisfaisantes et

compréhensibles par le public.

Le 4 mai 2004, le Ministre adresse à la Commission nationale de débat public une nouvelle saisine en présentant les différentes solutions de liaison entre Grenoble et Sisteron comme constituant le projet soumis à la Commission nationale de débat public. Il rappelle que lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, le Gouvernement a confirmé sa volonté d'achever la liaison autoroutière A 51 entre Grenoble et Sisteron et il indique sa préférence en faveur d'un tracé par l'est de Gap.

Le 2 juin 2004, la Commission nationale de débat public considérant que, *"dans ce nouveau dossier, ce sont les différentes solutions de liaison entre Grenoble et Sisteron (l'aménagement de routes existantes, les solutions autoroutières par Lus La Croix Haute, la solution autoroutière passant par l'est de Gap) qui*

*constituent le projet soumis à la CNDP ; qu'ainsi, il n'y a plus d'incompatibilités entre les Schémas multimodaux de services collectifs de transports..."* décide donc d'organiser un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

#### ➤ b. La nomination de la Commission particulière

Le 7 juillet 2004 la Commission nationale de débat public désigne M. Daniel RUEZ pour présider la Commission particulière, et le même jour sur la proposition de M. Daniel RUEZ, M. Roger PEIFFER membre de la Commission. Le 6 octobre 2004, la Commission nationale de débat public complète la Commission particulière et désigne, toujours sur proposition de M. Daniel RUEZ, Mme Danielle BARRES, Mme Nerte DAUTIER, M. Yves FRANCOIS et M. Vincent TONNELIER.

La première réunion de la CPDP se tient à Lyon le 27 octobre 2004.

### > Les membres de la Commission particulière de débat public :

**Le président :** Daniel Ruez, géomètre-expert à Montbéliard, membre de la Commission Nationale de Débat Public, ancien président de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs de France,

#### Les membres :

- Danielle Barrès, ingénieur à l'Institut National de la Recherche Agronomique, Paris (Mission Environnement-Société).
- Nerte Dautier, retraitée, ancien inspecteur régional des

sites (DIREN PACA), ancienne adjointe au maire chargée de la culture et du patrimoine à Aix en Provence,

- Yves François, agriculteur dans l'Isère, président de la commission environnement de la Chambre d'Agriculture de l'Isère,
- Roger Peiffer, général Air (CR), Aix en Provence, commissaire-enquêteur,
- Vincent Tonnelier, ancien hôtelier à La Grave, chargé de mission à "La Passion du Bois" à Grenoble.



## > 2. La Préparation du débat

### > a. L'installation matérielle

Dès sa nomination, M. Daniel RUEZ prend contact avec le maître d'ouvrage délégué du projet, M. Alain BUDILLON, directeur régional de l'Équipement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (DRE PACA). Un rendez-vous a lieu le 27 juillet 2004, M. RUEZ est accompagné de M. PEIFFER. Les différentes solutions de liaison leur sont présentées.

Le dossier du maître d'ouvrage et les besoins matériels de la Commission sont évoqués.

Le 1er janvier 2005, des bureaux sont mis à disposition de la Commission à Sisteron dans la perspective d'un début de débat à la fin du premier trimestre 2005.

### > b. Le choix des prestataires

La DRE PACA est soumise aux règles des marchés publics. Elle s'oblige en outre à des procédures internes rigoureuses. Des délais sont donc nécessaires entre l'identification d'un besoin et la possibilité d'en commander l'exécution à un prestataire. Pour ces raisons, elle a invité la CPDP à définir la totalité de ses besoins avant le débat, indiquant ne pas pouvoir contracter d'autres prestations en cours du débat.

Pour le secrétariat général, la démarche engagée dès juillet 2004 aboutit le 20 janvier 2005 à une commande au cabinet IDES Consultants pour la désignation de M. Xavier Bolze.

Le 6 janvier 2005, sont remis à la DRE

PACA des projets de cahiers des charges par lots, inspirés de précédents débats. Le 11 mars 2005, les cahiers des charges font l'objet d'une réunion de travail avec la DRE PACA qui finalise les consultations et conclue les marchés.

Après l'ouverture du débat, il apparaît que de nouvelles prestations sont nécessaires : routage, pose de calicots, production de verbatims, production d'un film, augmentation des accueils des réunions publiques. Fin juillet, la CPDP adresse une note récapitulant ses besoins à la DRE, qui engage des consultations pour répondre à de nouveaux besoins. Les délais très longs de procédure gêneront effectivement l'organisation du débat, suscitant une charge de travail et un besoin d'implication personnelle considérables des membres de la CPDP.

### > c. Le dossier du débat

Pour équilibrer la présentation des différentes solutions de liaisons entre Grenoble et Sisteron, la DRE PACA a eu besoin d'études complémentaires, ce qui a allongé les délais de production du dossier du maître d'ouvrage.

Le 8 décembre 2004 une réunion de travail à Lyon permet de faire le point sur le dossier et ses grandes lignes. La CPDP donne son acceptation de principe du dossier sous diverses réserves

Les 21 et 22 décembre 2004 la DRE PACA organise un transport de la Commission particulière de débat public pour visiter les deux RN 75 et 85 et les perspectives d'aménagement des deux tracés autoroutiers. C'est une bonne façon pour les membres de la CPDP de prendre connaissance

des projets, de se familiariser avec les problématiques et d'en comprendre les enjeux.

Une nouvelle version du dossier est présentée le 21 décembre à la CPDP qui ne dispose, en raison de l'urgence que de quelques jours, pour faire ses observations qui auront été prises en compte dans le dossier final.

Le dossier définitif sera adressé directement par la Direction des Routes à la CNDP pour sa réunion du 6 avril 2005. La CPDP en prendra connaissance après.

### > d. Les rencontres et réunions préparatoires

Des contacts sont pris avec les préfets et les conseils généraux des départements des Alpes de Haute Provence, des Hautes-Alpes, de l'Isère, et de la Drôme, avec les préfets et les conseils régionaux de PACA et Rhône-Alpes, avec des responsables d'associations, des personnalités.

La Commission particulière ressent la nécessité de rencontrer les futurs acteurs pour échanger sur l'organisation du débat. Dans chacun des quatre départements les plus concernés, la Commission reçoit en trois temps, d'abord les élus, puis les représentants des milieux économiques et enfin les associations (le 10 janvier 2005 à Grenoble, le 11 janvier 2005 à Valence, le 19 janvier 2005 à Digne-les-Bains, le 27 janvier 2005 à Gap). Ces "tables rondes" ont suscité des critiques, du milieu associatif notamment, par crainte de la mise en cause du principe d'équivalence. La Commission a fait savoir que ces premières rencontres ne présumaient pas du dispositif

du débat public lui-même. Elle a invité les personnes indisponibles à l'heure proposée à participer à un autre moment aux rencontres.

Beaucoup de personnes pensent que, le débat sur la liaison Grenoble-Sisteron étant ancien et déjà largement nourri d'arguments, il sera difficile de mobiliser la population d'une nouvelle façon. Elles expriment un doute sur l'utilité du débat.

### > e. La mobilisation des jeunes

Dès ses premières rencontres, la Commission particulière sous l'impulsion de son président a souhaité que les jeunes générations soient associées

au débat public et deviennent acteurs du débat. Le projet déjà discuté depuis plus de vingt-cinq ans et à réaliser sur une longue période de plus de vingt ans, pouvait être l'occasion d'un exercice concret de démocratie participative et intéresser les élèves et leurs enseignants.

Des contacts sont pris au printemps avec les recteurs des Académies de Grenoble et d'Aix-en-Provence, qui se déclarent intéressés par l'initiative tout en soulevant la réserve que les projets pédagogiques doivent être engagés suffisamment tôt en cours d'année pour permettre un travail tout au long de l'année scolaire.

Une rencontre avec des directeurs

d'établissements scolaires de l'académie d'Aix en Provence est organisée au lycée Paul Arène à Sisteron le 27 mai 2005. Une vingtaine de chefs d'établissement y participe.

Il apparaît que le débat, qui ne peut être transposé dans les murs d'un établissement de formation, peut servir de support à une éducation à la citoyenneté et au développement durable.

Des contacts ont également été pris avec l'Ecole Nationale des Travaux Publics de Vaulx-en-Verin (Rhône). Deux élèves ingénieurs ont travaillé avec la Commission pour préparer la réunion publique sur le thème de la prospective et aider à une évaluation du débat.

## > 3. Les choix d'organisation du débat

### > a. Les dates du débat

Les tables rondes ont révélé un clivage entre ceux, essentiellement des élus, qui souhaitaient un débat débutant rapidement, notamment avant l'aboutissement des perspectives de décentralisation des routes nationales annoncée par le Gouvernement pour la fin 2006, et ceux, essentiellement bénévoles issus du milieu associatif, qui souhaitaient un débat commençant le plus tard possible pour avoir le temps de s'y préparer.

#### **Le choix des dates a été contraint par deux incertitudes :**

- La première portait sur la date de la remise du dossier du projet par le

maître d'ouvrage, la DRE PACA. Ce document annoncé pour le début de l'année, est parvenu fin mars 2005 à la CNDP, ce qui ne permettait plus d'organiser un débat avant l'été.

- La seconde portait sur la date du référendum sur les institutions européennes. Cette date, annoncée au mois de mars par le président de la République et fixée au 29 mai 2005, a permis de décider que le débat public pourrait commencer immédiatement après.

La CNDP réunie le 6 avril 2005, a décidé l'ouverture du débat le 7 juin 2005, sa clôture le 20 octobre 2005, avec sa suspension du 27 juillet au 22 août 2005 inclus.

Pour la première fois, un débat était organisé en été et permettait d'entendre les touristes et résidents secondaires sur un projet qui les concerne. Toutefois, il ne s'agissait pas de les

privilégier et il fallait tenir compte des congés. C'est pourquoi, le débat a été suspendu au cœur de l'été. Cette pause dont on pouvait craindre qu'elle conduise à une démobilité du public, a probablement et au contraire, contribué à la maturité de sa mobilisation en donnant du temps à la préparation des arguments et a conforté la seconde phase du débat.

Ce calendrier répondait aussi à la nécessité d'organiser ce débat après celui sur la ligne à grande vitesse dans la région Provence - Alpes - Côte d'Azur (LGV PACA) et avant ceux annoncés sur le contournement de Nice et sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Ces dates ont été contestées par des associations qui ont déposé des recours gracieux auprès du président de la Commission nationale du débat public. La CPDP a eu connaissance

des recours de la Société Alpine de Protection de la Nature et de l'association DRAC Nature. Ces recours ont été rejetés. Il n'y a pas eu de suite.

## ► b. Les types de réunions

Prenant acte de l'étendue du périmètre du projet, la commission particulière a décidé de privilégier des réunions locales. Un dispositif a donc été conçu avec :

- > deux réunions publiques générales de lancement à Gap et Grenoble
- > quatre réunions sur des thèmes

préalablement identifiés avec invitations données à des spécialistes

> une réunion thématique à la reprise après la pause pour relancer également la réflexion

> dix réunions dites locales généralistes pour permettre à chacun d'intervenir sur l'ensemble du projet

> deux réunions dites de conclusions, l'une à Grenoble et l'autre à Sisteron pour terminer le 20 octobre 2005, soit 19 réunions initialement programmées.

Le programme des réunions privilégiait la parole du public. La CPDP introduisait chaque réunion par un court exposé sur l'organisation du débat. La DRE PACA présentait ensuite le projet en une dizaine de minutes. La parole était ensuite donnée au public par le membre de la commission particulière en charge de l'animation.

Pour les cinq réunions à thème, des spécialistes ont été invités à présenter un exposé de 10 minutes. Selon les réunions, on a entendu entre 2 et 7 spécialistes.

Date	Lieu	Thème	Spécialistes invités
16/06/05	Baratier	Déplacements et développement local	M. Maximilien PIQUANT du cabinet ISIS, chef de projet en socioéconomie des transports, docteur en géographie. M. Michel VERMEULEN de la DATAR. M. Jean VARLET, professeur de géographie à l'université de Savoie, responsable de l'Observatoire de l'A89. M. Alain SEGUIN, directeur régional adjoint de la SNCF. M. Michel CROC, directeur régional de RFF.
23/06/05	Sisteron	Liaisons transnationales et interrégionales	M. Patrick DANZANVILLIERS, du ministère des Transports. M. Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR-MARALPIN. M. Jean POULIT, chargé de mission à la Direction de la recherche et des études scientifiques du ministère des Transports. M. Georges CHAPULUT, du Conseil général des Ponts et chaussées. M. Fabrice DUCASSE, du cabinet JLR-Conseils à Toulouse.
29/06/05	Veynes	Les impacts des projets	M. Jean BOUTIN, directeur du Conservatoire d'études des écosystèmes de Provence (CEEP). M. Lionel QUELIN, chargé de mission au CEEP. M. Claude JANIN, technicien à la Chambre d'agriculture de l'Isère. Mme Anne-Claire VIAL, agricultrice et vice-présidente de la Chambre d'agriculture de la Drôme.
05/07/05	Laragne	Utilité et coût	M. Pierre THIERRY, conseiller de tribunal administratif à Grenoble. M. Thierry LOUIS, du ministère de l'Équipement, mission Alpes.
06/09/05	Gap	Énergie, transports et avenir	M. Philippe AUSSOURD, du Conseil général des Ponts et Chaussées. M. Jean-Pierre ESTELA, président du CEHRE et vice-président du MNLE PACA. M. Philippe LANGEVIN, chercheur en socioéconomie des transports.

Dès la diffusion de ce programme, des demandes de réunions supplémentaires émanant d'associations ou d'élus sont parvenues à la CPDP qui y a répondu favorablement plusieurs fois. Ainsi, un premier atelier (réunion sans présentation préalable du projet par le maître d'ouvrage) a été organisé à la demande de l'association "Les Amis de la Terre - Isère", atelier qui s'est tenu le 28 juin 2005 à Grenoble sur le thème de la pollution de l'air. Des personnalités et le conseil municipal de Briançon ont demandé qu'une réunion soit organisée dans leur ville, ce que la Commission particulière a accepté. Cette réunion a été organisée le 6 sep-

tembre 2005. Un atelier a été organisé à Grenoble sur les liens A48/A51 le 29 septembre. Deux réunions ont été programmées rapidement, l'une pour identifier les points de convergences entre acteurs, qui s'est tenue à Tallard le 6 octobre 2005, et une réunion sur les modèles de trafic qui a été organisée le 13 octobre 2005 à Grenoble.

Au total, 24 réunions publiques ont été programmées.

Certaines institutions ont invité la CPDP et le maître d'ouvrage à intervenir dans leurs réunions. Ce fut le cas notamment du Conseil de développement de la Métro à Grenoble

(Communauté d'agglomérations), du Conseil économique et social de la région PACA, du Conseil économique et social de la région Rhône-Alpes, de la Chambre de commerce et d'industrie des Alpes de Haute Provence, de la direction de la SNCF dans les Hautes Alpes et d'un collègue à Echirolles (Isère). La Commission s'est limitée à y présenter l'organisation du débat.

Un particulier a pris l'initiative d'organiser des réunions publiques sur le projet dans les Hautes-Alpes au cours desquelles il a distribué des documents du débat. La presse en a rendu compte.

## > 4. Les outils du débat

### > a. Le dossier du maître d'ouvrage

#### > Le dossier

Le maître d'ouvrage, la DRE PACA, a produit un dossier du débat de 107 pages, reconnu complet par la CNDP dans sa séance du 6 avril, dossier édité à 3 000 puis 4 000 exemplaires et diffusé à partir du début juin 2005.

#### > La synthèse du dossier

Parallèlement, la DRE PACA a produit un huit-pages présenté comme une synthèse du dossier du débat. Ce document diffusé à 70 000 exemplaires comportait essentiellement quatre cartes intitulées "aménager les RN 75 et RN 85 ?", "une autoroute de montagne par l'ouest de Gap ?", "une autoroute de montagne par l'est de Gap ?", "améliorer le transport ferroviaire ?".

### > Un document A5

Le maître d'ouvrage a également produit des documents de format A5, reproduisant la synthèse du dossier en format réduit. Ces documents étaient destinés à être déposés dans les commerces de proximité, tirage : 50 000 exemplaires. La CPDP a adjoint un document de format semblable correspondant à une réduction du journal du débat n° 1. Ces documents ont été diffusés pour le début du débat, début juin 2005. Il s'est révélé à l'usage que ces documents ont vite disparu des étals des magasins, soit parce que ceux-ci n'en disposaient plus soit parce que les dépositaires renouvellent rapidement les documents à disposition de leur clientèle et ne les ont pas gardés.

### > b. Les fiches complémentaires

A la demande de la CPDP, et en réponse aux questions récurrentes du public dans la première partie du débat, le maître d'ouvrage a produit un do-

document de 52 pages comportant des fiches thématiques complémentaires, tiré à 7000 exemplaires et publié le 8 septembre.

### > c. La documentation

Les associations ont insisté pour la mise à disposition du public de tous les documents existants depuis l'origine des réflexions, issus du ministère de l'Équipement, de leurs propres rangs ou d'autres sources.

En accord avec leurs détenteurs, pour l'essentiel la DRE PACA, ou la coordination des associations, des documents ont été recensés. La liste en a été publiée sur le site Internet de la Commission. Les documents sur papier figuraient avec l'indication du lieu où ils étaient consultables : au siège de la DRE à Marseille, dans les directions départementales de l'Équipement, ou encore au siège de la coordination des associations à Grenoble. Les documents électroniques étaient accessi-

bles sur le site de la Commission ou sur le site de leur détenteur (voir liste en annexe).

En cours de débat, quelques documents ont été adressés à la Commission qui les a gardés à disposition du public après en avoir fait l'annonce sur le site Internet.

Les documents sur papier ont été peu consultés.

### ➤ d. Le journal du débat

A l'initiative de la Commission particulière, trois numéros d'un journal du débat ont été édités pour donner des informations sur l'organisation du débat. Le n° 1 a fait l'objet de deux tirages avec une légère modification :

- un premier tirage à 30 000 exemplaires, édité à l'occasion de la conférence de presse du 11 mai, et diffusé dans les réunions publiques en début de débat
- un nouveau tirage auquel on a pu ajouter le calendrier exact des réunions non connues lors du premier tirage et qui a été diffusé à 180 000 exemplaires en encartage dans des journaux locaux ou en distribution boîtes aux lettres.

Le Journal du débat n° 2 a été publié fin juin 2005.

Enfin un Journal du débat n° 3 a été édité pour la reprise du débat à la mi-août. Il a été distribué dans les réunions publiques mais sa diffusion par envois n'a pu être réalisée qu'à la mi-septembre.

### ➤ e. Le courrier électronique

La Commission a adressé des courriers électroniques au demi-millier de correspondants dont elle connaissait l'adresse électronique pour annoncer le débat en invitant les destinataires à rediffuser eux-mêmes ce courrier.

Un premier courrier a été expédié le 11 juin 2005, un second courrier le 2 juillet 2005, un troisième courrier a été adressé le 30 août 2005, un quatrième le 16 septembre pour annoncer la réunion publique sur l'articulation A 48/A 51. Sans qu'on puisse en évaluer la réception, il est probable qu'ils ont été largement diffusés.

### ➤ f. Les cahiers d'acteurs

31 cahiers d'acteurs ont été édités et diffusés de façon économique :

- tirage à 30 000 exemplaires, 10 000 destinés à l'auteur, 5 000 destinés à la CPDP pour les diffusions en cours de réunions publiques, le solde 15 000 pour une diffusion par courrier et en dépôt dans les points de distribution des documents.
- Ces cahiers ont été publiés sur le site Internet et téléchargeables (voir liste en annexe).

### ➤ g. Le site Internet

Une société, prestataire de la CNDP, fournit un site Internet préfabriqué et une assistance à chaque Commission particulière pour l'utilisation du site. Le site de la CPDP pour le débat sur la liaison entre Grenoble et Sisteron a été préparé à partir de février 2005. Il a été ouvert au public le premier jour du débat, le 7 juin. Il a été consulté 17 843 fois.

On pouvait y trouver toutes les informations nécessaires pour participer aux réunions.

Depuis le 21 octobre, le site ne publie plus de nouvelles prises de position. Il est toujours accessible, et le sera durant 6 mois. Ensuite, l'adresse du site devrait être fermée et son contenu intégré dans le site de la CNDP.

### ➤ h. Le système des questions et réponses

Nombre de questions reçues : 220

Hors les réunions publiques, le public pouvait adresser des questions par courrier, par courriel, ou par téléphone. Ces questions étaient affichées sur le site et transmises à leurs destinataires, principalement le maître d'ouvrage ou la CPDP elle-même. Les réponses ont souvent été très longues à venir de la part du maître d'ouvrage qui a fait afficher l'avant-dernier jour près de 70 réponses attendues depuis plusieurs semaines.

A noter que la Commission n'a pas retenu la mise à disposition d'enveloppes T, considérant qu'il y avait assez de possibilités par ailleurs de la contacter. Aucune remarque ne lui a été faite à ce sujet.

Les questions sont majoritairement parvenues à la Commission par la voie électronique (33% par le site Internet + 32% par courriel) ; 23 % ont été posées lors des réunions publiques, enfin 12% sont arrivées par courrier.

#### Elles concernaient les thèmes suivants :

Projet ferroviaire	8
Prospective et communication	10
Projet routier	13
Axe nord-sud	18
Développement local	18
Trafic	20
Coût Utilité	20
Débat	22
Projet autoroutier	23
Impacts	27
Multi thèmes	41

Une pétition pour le tracé autoroutier par l'Est de Gap a été signée par environ 250 personnes morales ou institutions et par des personnes physiques. La Commission a rappelé qu'un débat public n'étant pas un référendum, elle ne cherchait pas à savoir combien de soutiens recueillait telle ou telle proposition, mais quels étaient les arguments pour l'une ou l'autre solution.

### > i. Les expositions itinérantes

Six jeux de huit panneaux d'exposition pour présenter le projet et le débat public ont été distribués comme suit :

- une exposition permanente à la DDE des Hautes-Alpes à Gap,
- une exposition permanente à la préfecture de l'Isère,
- une exposition permanente à la DRE PACA à Marseille,
- enfin deux expositions tournantes dans les mairies des communes qui accueilleraient des débats publics.
- Une exposition mobile dans les salles des réunions publiques.

### > j. Une vidéo des spécialistes

La Commission particulière a voulu permettre à ceux qui ne pouvaient assister aux réunions thématiques de bénéficier dans les réunions locales d'une

restitution de l'apport des spécialistes. Les spécialistes ont été filmés et des extraits les plus pertinents de leurs interventions, d'une à trois minutes, ont été produits, gravés sur CD-rom pour être projetés à la demande du public ou à l'initiative de la CPDP au cours des réunions locales. Les membres de la Commission ont toutefois toujours privilégié la dynamique du débat à la projection des extraits.

### > k. Un film

Les opérateurs filmant les spécialistes ont, de leur propre initiative, pris des images de l'ensemble des réunions auxquelles ils participaient. Il est apparu au bout de quelques réunions qu'il serait intéressant de produire un film de récapitulation du débat public pour le présenter lors de réunions de conclusions. Un film de 26 minutes a été réalisé en concertation étroite avec la CPDP pour présenter l'ambiance du débat. La Commission s'est attachée à ce que ce film ne puisse pas préfigurer le compte rendu final. Ce film a reçu un accueil général très positif lors des deux séances de clôture où il a été présenté.

### > l. Les relations avec la presse

296 articles ont été publiés depuis le 12 mai dont 141 dans le "Dauphiné Li-

béré", journal quotidien régional.

Deux conférences de presse ont été organisées à Sisteron, la première le 12 mai pour présenter le débat, présidée par M. Yves Mansillon, président de la Commission nationale du débat public, avec à ses côtés M. Daniel Ruez, président de la Commission particulière et M. Alain Budillon, directeur régional de l'Équipement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. La seconde le 23 août 2005, présidée par M. Daniel Ruez, et avec M. Alain Budillon, jour de la reprise du débat pour annoncer l'organisation de cette seconde partie de débat. La presse régionale (radio, TV et journaux) était présente.

Une troisième conférence est prévue le 19 décembre toujours à Sisteron, pour rendre compte du débat public. Les journalistes ont souvent assisté aux réunions publiques et ont réalisé des interviews avec le président de la CPDP ou le maître d'ouvrage. La couverture de presse a été assez importante (voir tableau en annexe). Toutefois on doit noter la faible couverture nationale. Le débat est resté dans son périmètre interrégional avec une bonne mobilisation des médias radiophoniques, télévisuels et de la presse écrite qui diffusent sur les départements concernés par le débat lui-même.

## > 5. La participation du public

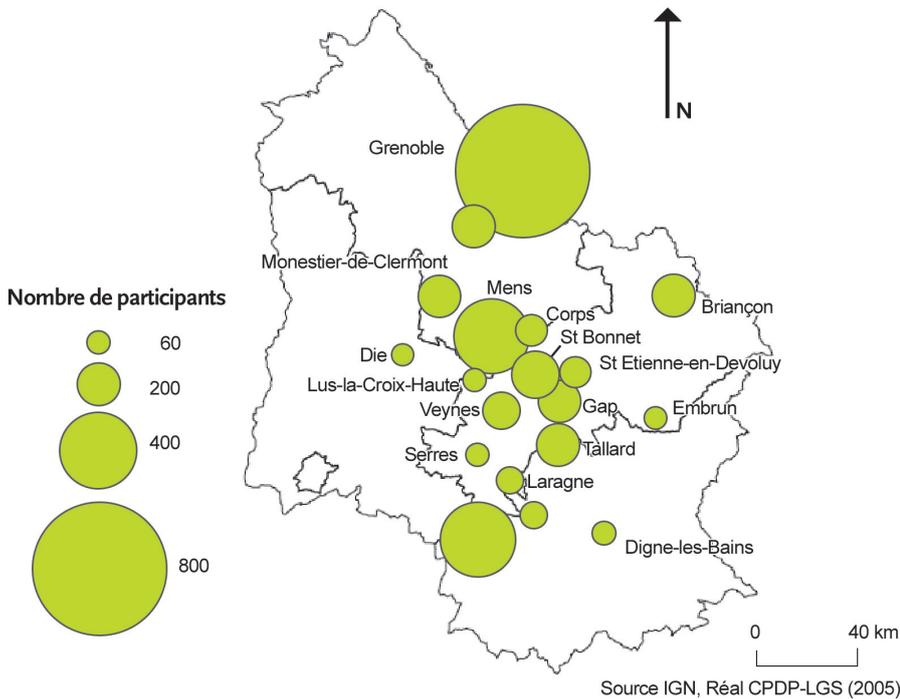
### > a. Les réunions publiques

Les réunions publiques s'adressaient principalement à un public local. Il avait été annoncé à la Commission

particulière que le public se mobiliserait peu compte tenu de l'ancienneté du sujet. L'assistance a finalement été nombreuse, au point qu'il a fallu modifier le dispositif et réserver des salles plus grandes quand on pouvait le faire. A St Bonnet en Champsaur le 1er septembre, une centaine de personnes

sont restées dehors et ont fait connaître leur mécontentement d'être reçues dans de mauvaises conditions. La réunion prévue à Aspres sur Buëch le 22 septembre a été déplacée à Serres où une salle de plus grande dimension était disponible. Lors de la réunion de clôture à Grenoble, on a enregistré

## PARTICIPATION AUX RÉUNIONS PUBLIQUES



avec satisfaction la participation d'une centaine de collégiens et lycéens accompagnés de leurs professeurs. Au bilan, c'est environ 3 800 personnes qui ont participé aux réunions ce qui, dans le contexte d'un territoire peu habité, peut être considéré comme important.

### > b. Les ateliers

Un atelier est une réunion de travail ouverte à tous sur un sujet annoncé à l'avance.

Dès le début du débat, une demande est parvenue de l'association de Grenoble "Les Amis de la Terre - Isère" pour une réunion sur le thème de la pollution de l'air sur la ville de Grenoble. La CPDP a organisé cette réunion à Grenoble sous la forme d'un "atelier" à la veille de la réunion thématique à Veynes sur les impacts des projets proposés. La réunion a été marquée par la diffusion d'un film préparé par l'association et remis à titre de contribution au débat.

Egalement au début du débat, des associations soutenues par le président de la Commission "Transport" au Conseil régional de Rhône-Alpes ont demandé l'organisation d'une réunion pour évoquer l'articulation A51/A48 et son effet sur la circulation grenobloise. Cet atelier a été organisé à Grenoble, le 29 septembre en présence notamment du directeur et du directeur adjoint de la DRE Rhône-Alpes et du directeur départemental de l'Équipement de l'Isère.

### > c. La table ronde de convergence

Au cours des réunions publiques, le représentant de l'association FARE-Sud a suggéré que les tenants de solutions différentes se rencontrent pour faire l'examen de leurs convergences et de leurs divergences. En septembre, la CPDP a proposé ses services pour organiser une telle réunion à Tallard le 6 octobre. La CPDP a contacté deux personnes d'avis op-

posés qui avaient souscrit à la tenue de cette réunion pour y participer accompagnées d'autres intervenants de leur choix. Malgré une organisation précipitée difficile, la réunion a permis aux participants d'exprimer avec force la demande que des décisions soient prises et qu'on s'y tienne. Elle a aussi mis en évidence la convergence des intervenants sur la nécessité d'une politique ferroviaire adaptée aux modes de transports dans l'avenir.

### > d. Les contributions

Une contribution a été présentée sous forme d'un film produit par l'association "Les Amis de la Terre - Isère" qui avait pour titre "Dans l'air du temps" et projeté lors d'un atelier public à Grenoble, le 28 juin.

139 contributions écrites sont parvenues à la Commission qui les a publiées sur le site Internet :

- 20, du 7 juin au 27 juillet
- 49, du 28 juillet au 19 août
- 70, du 20 août au 20 octobre

Un grand nombre des celles-ci émanent de conseil municipaux, de conseil généraux ou régionaux et de responsables politiques. Cela tend à démontrer que le débat initié par la CPDP s'est installé parallèlement dans les villages, les villes et les institutions. D'autres reflètent des interrogations d'un public qui souvent hésite à prendre la parole ou ne peut participer aux réunions organisées.

Ce millier de pages dactylographiées ou manuscrites abordent tous les aspects du débat et du dossier. Elles portent :

- sur les tracés Est ou Ouest

- les aménagements de nationales
- le ferroviaire

Elles donnent :

- des avis techniques
- des appréciations sur les qualités du débat

et affirment :

- des prises de positions environnementales

ou avancent :

- des propositions alternatives

Aucune d'entre elles n'a été oubliées, toutes ont été publiées sur le site Internet de la Commission Particulière de Débat Public.

Elles furent des aides non négligeables dans l'avancée du débat.

### ➤ e. L'expertise impossible

Les 12 et 16 août 2005, des demandes d'expertises ont été adressées à la Commission particulière par Monsieur Jean GONELLA au nom de l'association FARE-SUD et par M. Jean JONOT et Mme Anne PARLANGE au nom de la Coordination associative pour le débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron.

Sur proposition de la CPDP, la Commission nationale de débat public a accepté le 7 septembre, de faire réaliser une expertise sur le modèle de trafic et a engagé une consultation de cabinets spécialisés sur le sujet.

Le 26 septembre, date limite de remise des offres, aucun des bureaux d'études consultés n'avait fait parvenir une proposition à la CNDP.

La Commission nationale réunie le 5 octobre a pris acte de l'absence de réponse et a donné son accord pour l'organisation d'une réunion publique sur le problème du modèle de trafic utilisé par la DRE PACA.

Un atelier public a donc été organisé et annoncé en urgence au cours de la réunion publique tenue à Tallard le 7 octobre, par communiqué de presse et par courrier électronique.

Il s'est tenu le 13 octobre 2005 à Grenoble, en présence du maître d'ouvrage, de M. Jean Christophe Gallician, expert du bureau d'études SETEC International, et de membres d'associations qui avaient demandé l'expertise. Un échange intéressant a eu lieu, qui ne pouvait toutefois se substituer à l'expertise.



SECONDE PARTIE

# LE DÉBAT

# LE DÉBAT LE DÉBAT

## ➤ 1. Le cadre du débat

Compte tenu des traces qu'il laisse, l'historique de "l'installation" du débat mérite d'être évoqué. En effet, la première saisine adressée à la CNDP était relative à un tracé autoroutier par Gap. Jugeant cette proposition incohérente avec le schéma multimodal de transport, la CNDP a rejeté la saisine.

Le ministre a alors présenté les 3 options routières et autoroutières comme constituant un seul projet. Quant à la DRE PACA, maître d'ouvrage délégué, elle a évoqué la solution ferroviaire pour la déclarer non satisfaisante, donnant le sentiment qu'il s'agissait d'une alternative non crédible à rejeter, provoquant du même coup un débat sur les solutions complémentaires altermodales souhaitables.

### ➤ a. Périmètre géographique : les "traversés" sont-ils plus concernés que les "bénéficiaires" ?

"Mais pourquoi voulons-nous relier Grenoble à Sisteron ?" Un professeur en socio-économie des transports, très en verve, fait rire la salle de Gap en posant cette question. Pourquoi et pour qui ? Les "traversés" ou les "bénéficiaires" ? Au travers des 24 réunions, le débat porte sur une aire géographique limitée à celle des populations "traver-

sées". Il exclut en partie les "bénéficiaires" situés au Nord et au Sud de l'infrastructure et l'utilisant pour transiter dans les deux sens. Il pose cependant une question essentielle : est-ce que les "traversés" ont plus de droit à la parole que les "bénéficiaires" et inversement ? La CPDP a tenté "d'ouvrir" le débat, notamment avec le calendrier et l'utilisation du site Internet.

En organisant un débat en deux parties qui "mordent" sur les périodes de vacances d'été (jusqu'au 26 juillet et depuis le 23 août), une partie des vacanciers et des résidents secondaires a pu participer aux débats. D'autre part, grâce à Internet, 139 contributions ainsi que 220 questions ont été mises sur le site.

Plusieurs interventions d'élus du Sud stigmatisent un certain antagonisme entre des gens du Nord "qui ont tout" (autoroute, TGV) et ceux du Sud qui sont les "cocus" de l'histoire, selon le Vice-Président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les Gapençais revendiquent largement le droit de penser par eux-mêmes leur développement et leur désenclavement, affirmant que le "tronçon manquant" ne concerne pas les Rhône-alpins "donneurs de leçons".

Le débat aborde souvent le fait de savoir si l'A 51 est toujours un doublement de l'A 7 ou si elle n'est que l'ultime tronçon d'un axe N-S et E-O

(dans l'hypothèse où l'on retiendrait la percée du Montgenèvre comme une pièce clé du débat). Enfin, la logique de désenclavement vers le Nord bute sur Grenoble et pose nécessairement des questions autour de l'A 48 et des trois grands projets d'infrastructure que sont la tangentielle N-S, les aménagements de l'A 480 et la rocade Nord. Un débat a d'ailleurs été consacré à l'axe Ambérieu-Sisteron et à la question grenobloise.

### ➤ b. Le chaînon manquant d'une stratégie "incrémentaliste", morceau par morceau

Tout a été dit au cours de ces débats... S'agit-il de délester l'A 7 ? De créer une autoroute Europe du Nord/Portugal ? De désenclaver le Sud ? Et pourquoi ce petit bout manquant pose-t-il tant de problèmes depuis si longtemps ? Une députée affirme même qu'il n'est pas question de construire une autoroute nouvelle, mais de terminer un équipement autoroutier dont il ne manque que 100 km. C'est la fameuse idée du chaînon manquant La Saulce-Col de Fau que certains n'hésitent pas à pousser vers des extrémités régionalistes : "Nous sommes dans les Hautes-Alpes, c'est notre région, les Alpes de Haute-Provence et la Drôme ne sont pas concernées". C'est aussi la remarque du maire de Saint-Etienne-Dévoluy qui rappelle ainsi que l'A 51 n'est pas un nouveau projet auto-



routier et ajoute : *“Comment voulez-vous qu'on relie 2 tronçons d'autoroute autrement que par une autoroute ?”*

Mais des analyses répétées mettent en avant un “saucissonnage” d'un projet plus large : *“Nous sommes à nouveau sur des schémas de saucissonnage pour éviter de donner l'ensemble du projet. Sur l'axe Hambourg-Barcelone, il ne reste que 5 tronçons que l'on fait “petit bout par petit bout”.* Pourquoi faire un débat public alors que tous les documents mentionnent déjà cette autoroute pour 2020 ?

Des analyses que l'on peut résumer au travers des propos d'un chercheur du CNRS, spécialiste des transports qui évoque une “stratégie intellectuelle et culturelle” choisie par la DRE, en tant que maître d'ouvrage, pour la présentation du dossier. *“C'est cette démarche que nos amis anglo-saxons appellent “incrémentaliste”. Segment par segment, on fait passer une politique. Et cette démarche, petit morceau par petit morceau, est tout à fait à l'opposé d'une démarche intégrative”.*

### **➤ c. Trois solutions qui ne sont pas au même niveau d'information et de précision.**

Pour comprendre plus avant la dynamique des débats, il est important de rappeler l'argumentaire développé par la DRE et de considérer la logique qui le sous-tend. Pour elle, relier Grenoble à Sisteron, c'est *“traverser” “des territoires qui possèdent de nombreux atouts, tant du point de vue environnemental que du point de vue économique.*

*Les quatre départements concernés bénéficient d'une croissance démographi-*

*que supérieure à la moyenne nationale et d'une fréquentation touristique en constante progression. Ces avantages sont aujourd'hui fragilisés par un système de transport ne correspondant plus aux besoins de ces régions”.*

Nous verrons plus loin dans ce rapport que personne ne pose la question du *“pourquoi améliorer la liaison Grenoble-Sisteron”*, tant il y a d'urgences. Avec ce *“pourquoi”*, le débat se situe dans un champ *“consensuel”*. Tous les acteurs sont unanimes sur le sujet : cette liaison ne peut pas rester en l'état, elle nécessite impérativement d'être améliorée. La vraie question, sur laquelle les opinions divergent, devient donc : *“comment améliorer cette liaison”.*

Parmi toutes les réponses possibles, la DRE PACA en choisit une qui orientera le débat : *“Les RN 75 et 85 ainsi que le système ferroviaire à voie unique non électrifiée ne peuvent plus répondre à l'augmentation du trafic. Par conséquent, l'amélioration de la liaison Grenoble-Sisteron est aujourd'hui une priorité”.* Dans son dossier, la DRE fait un constat de l'existant, elle dit que le transport routier est dominant, que la mobilité est croissante, que les chiffres de trafic sont très élevés, que les transports collectifs sont marginaux... Elle dit que ce sont des données de fait et qu'à l'horizon 2020, la situation sera plus extrême. Elle conclut donc à la nécessité d'une autoroute.

#### **Cette logique s'articule en trois points :**

> 1 - Les études menées en partenariat avec RFF montrent que grâce à l'aménagement du réseau ferré, il est possible d'espérer une augmentation significative du trafic journalier (de l'ordre

de 900 à 1600 voyageurs supplémentaires). Par ailleurs, le trafic devrait atteindre 14000 véhicules par jour sur les RN à l'horizon 2020, ce qui représente environ l'équivalent de 18000 voyageurs. L'aménagement des voies ferrées seules ne saurait donc suffire à juguler ces flux. Aussi peut-il être envisagé d'améliorer les RN existantes. Les actions possibles répondraient, dans un premier temps, aux problèmes de circulation que connaît cet axe, mais attireraient inévitablement un flux supplémentaire de véhicules.

> 2 - Il ne s'agit donc pas d'une solution à long terme.

> 3 - C'est pourquoi la création d'un axe à 2 fois 2 voies de type autoroutier semble être la meilleure option. Pour cela, deux tracés sont soumis au débat : l'un passant par l'Ouest de Gap (Lus-la-Croix-Haute), estimé à 1,8 MME, l'autre passant par l'Est de Gap, estimé à 2,2 MME.

Face à cette logique, une militante de *“Vivre en Trièves”* résume une opinion répétée maintes fois. *“Les préalables à ce débat font que nous ne sommes pas au même niveau d'information et de précision entre les deux projets autoroutiers présentés et celui des RN”.* La DRE confirme d'ailleurs que l'étude de l'amélioration des RN n'a pas fait l'objet d'une commande ministérielle. *“Un débat public devrait être ouvert, avec des solutions ouvertes”.*

De fait, de nombreux intervenants estiment que le débat s'est fermé, voire durci sur des positions invariantes de la DRE qui valide ses choix de réunions en réunions.

## ► d. Des remises en cause, des contradictions et des incohérences dans le dossier

*“Le débat a eu lieu, l’Etat devra prendre sa décision, j’espère qu’elle sera prise. Ce qui m’a surpris, c’est votre enthousiasme et votre participation après 18 années de débat”.*

Le Préfet de la région PACA qui affirme cela lors de la réunion de clôture (Sisteron) aurait pu ajouter que les habitants des quatre départements concernés par la liaison Grenoble-Sisteron sont lassés d’attendre une décision et souvent agacés par les remises en cause, les contradictions et les incohérences du dossier.

Le Maire de Lus, conseiller général de la Drôme, commence son intervention ainsi : *“Si vous êtes venus pour participer à un débat public, vous vous êtes trompés de salle. Vous allez assister à quelque chose qui est déjà décidé, un débat tronqué, une tromperie, car le CIADT et l’Etat ont indiqué leur choix en 2003. Et tout récemment, ils proposent de céder la RN 75 au département, tout en affirmant que l’axe de la vallée du Buëch n’est pas un axe structurant entre Grenoble et Sisteron, l’axe structurant étant à l’est de Gap. Vous vous êtes trompés une seconde fois, car dans ce que l’on soumet à votre débat, on oppose le rail à la route en affirmant que la route est la seule solution. Or c’est faux, le rail est complémentaire”.*

Le président de la Commission Transports de la région Rhône-Alpes demande s’il est possible, en matière de transport, de continuer à faire systématiquement des politiques contradictoires. Par exemple, de faire un in-

vestissement X qui essaie de traiter un problème par une initiative ferroviaire, et dans le même temps, une opération Y qui annule les effets de la première. *“La fonction transalpine de l’A 48 (permettre aux PL de descendre sur Bourgoin pour rejoindre Chambéry puis Turin) est directement concurrentielle de la jonction Lyon-Turin. Nous sommes prêt à construire un train qui amène les marchandises à travers les Alpes sur Turin et une autoroute ! C’est de la dilapidation de bien public... Comment les ingénieurs de la DRE, en tant que professionnels, arrivent-ils à gérer ces contradictions ?”* Fustigeant l’argumentaire “musclé” du maire de Gap, il regrette l’entêtement des gens qui se condamnent au statu quo. *“C’est une faute politique, une erreur suicidaire pour l’avenir du Gapençais”.*

D’autres doutes s’installent, plus globaux, lorsqu’un intervenant a l’impression qu’au travers de ce débat, on est en train d’amuser les citoyens. *“On nous laisse parler, ça nous défoule, ça nous fait du bien, mais en réalité, il y a quatre énarques qui traînent dans un coin de ministère qui vont décider quelque chose et c’est cette chose qui sera appliquée, quoi que nous disions et quoi que nous fassions”.*

Par ailleurs, les arguments de faisabilité technique de l’autoroute par l’Est de Gap ne rassurent pas forcément. En effet, les précédentes études faisaient état de grandes difficultés, voire d’impossibilités techniques de construction des ouvrages d’art suite à la présence de bancs d’argiles et de roches-gruyères. Dès lors, pourquoi les arguments techniques qui s’opposaient à l’autoroute se transforment-ils aujourd’hui

en défis techniques qu’il est possible de relever ? Et pourquoi ce défi à relever pour l’A 51 devient-il une difficulté insurmontable pour l’aménagement des RN ?

Enfin, la problématique du gain de temps est considérée par certains comme exagérée et surévaluée. Au fil des débats, c’est devenu un argument secondaire. Cette exagération est notamment dénoncée par un spécialiste des transports : *“Vous ne pouvez pas ignorer qu’au sein du ministère de l’Equipement, on s’interroge depuis environ cinq ans autour de deux questions. Faut-il privilégier la vitesse et les gains de temps (en urbain et en interurbain), avec toutes les conséquences que cela implique sur les territoires ? Est-ce qu’il ne faut pas considérer l’intérêt d’une certaine “congestion” en zone urbaine et d’un ralentissement en zone non urbaine. Pourquoi ces thématiques nouvelles, apparues comme des réflexions internes à votre propre corps professionnel, ne sont-elles pas au cœur du débat aujourd’hui, alors que vous privilégiez des approches classiques, voire éculées (sans vous vexer) de ces questions ?”*



## > 2. Les points de consensus

### > a. Il faut améliorer la liaison Grenoble-Sisteron !

C'est probablement l'idée, la phrase la plus consensuelle du débat, car tout a été dit sur l'état des routes (re-baptisées "chemins de char" !), les difficultés de circulation et l'état des voies ferrées. Difficultés qu'une urbaniste résume assez bien en affirmant qu'il est indécent de laisser les gens des Hautes-Alpes avec deux RN qui sont dans un tel état de délabrement. Ce n'est même plus une question d'enclavement, mais de respect du citoyen.

En temps ordinaire, ce sont les traversées de villages, les passages à niveaux, les virages, les côtes qui freinent les déplacements. Les jours de malchance, ce sont les camions que l'on suit pendant de longues minutes sans pouvoir doubler ou les accidents qui surviennent lorsqu'un conducteur nerveux et pressé décide malgré tout de doubler sans visibilité. Ce sont aussi les travaux (Laffrey, entre autre) avec les circulations alternées. En hiver, ce sont les mêmes camions qui se mettent en travers sur le verglas ou la neige. Ce sont aussi les interminables retours de week-end de neige.

Mais les non-automobilistes ont aussi leurs tracas, car en août, les habitants de La Faurie (RN 75) et de St-Firmin (RN 85) peuvent compter sous leurs fenêtres le passage de 9800 et 6450 véhicules. Pour ce qui est des camions, il suffit de boire un café dix minutes à Tallard, pour com-

prendre l'enfer quotidien.

Quant aux trains, à voir une carte, on serait tenté de croire que Veynes est un magnifique nœud ferroviaire. En réalité, le réseau ferroviaire du Nord PACA qui comprend les lignes reliant Lyon à Marseille (via Grenoble), Livron à Aspres-sur-Buëch, Veynes à Briançon et Saint-Auban à Digne (en projet de réouverture), est en voie unique (sauf Aspres/Veynes en double-voie) non électrifiée. Pendant des années, il y a eu absence d'investissements conséquents en matière de matériel roulant et d'infrastructures, conduisant à un allongement des temps de parcours. Malgré des progrès, le service y est encore assez désastreux, la ponctualité laisse à désirer et les temps de déplacement sont longs. Le transport des marchandises n'est d'ailleurs pas mieux loti !

Un maire précise que les propositions d'aménager les RN 75 et 85 ont 20 ans de retard. Si elles avaient été aménagées dès 86, le débat sur la nécessité d'une autoroute n'existerait peut-être pas ! Un incrédule se demande même si le fait de n'avoir rien fait ne procède pas d'une stratégie volontaire de la part des pouvoirs publics pour mieux imposer cette idée d'autoroute.

Une autre question préoccupe les élus et les contribuables. Compte tenu du fait que l'Etat propose de céder la RN 75 au département, tout en affirmant que l'axe de la vallée du Buëch n'est pas un axe structurant entre Grenoble et Sisteron, comment les RN 75 et 85, qui restent deux pièces maîtresses du dossier, seront-elles aménagées ?

### > b. Est ? Ouest ? Faites ce que vous voulez, mais faites-le vite !

Tout le monde déplore les non décisions qui caractérisent ce dossier depuis 25 ans. Nous disions plus haut que les gens sont lassés, ils traitent l'autoroute d'Arlésienne, de monstre du Loch Ness, de chimère. Ils l'évoquent comme d'une chose dont on parle mais qu'on ne voit jamais. Plusieurs intervenants reprennent les propos de Clémenceau qui disait : *"Quand on ne veut pas s'occuper de quelque chose, on crée une Commission"*.

Le Vice-Président du Conseil régional Rhône-Alpes rappelle à Grenoble que onze ministres se sont succédés à l'Équipement pour "reporter" le projet. *"Pour avoir longuement suivi ce dossier, j'ai le sentiment qu'il y en aura au moins quinze. Ce sera une équipe de rugby ! Le premier souci d'un ministre qui prend ce dossier, c'est d'attendre de partir et de passer le ballon au suivant"*.

La procédure de l'après débat doit conduire le ministre à prendre une décision avant le 20 mars 2006. Tout le monde l'attend ! Les partisans d'une autoroute eux-mêmes pensent qu'il n'est pas possible d'attendre 2020 sans apporter des améliorations aux infrastructures existantes.

Mais compte tenu du contexte actuel (coût, financement, difficultés techniques, privatisation, prix du pétrole, réchauffement climatique...) des voix nombreuses se font entendre pour expliquer que c'est l'attente d'une autoroute qui a freiné les aménagements sur les RN 75 et 85. Le maire de Poligny déclenche d'ailleurs une salve

d'applaudissements lorsqu'il déclare : *“Les promesses n'ont pas été tenues ! Nous ne croyons plus au Père Noël ! Il est temps de dire aux élus que nous n'aurons pas d'autoroute dans nos vallées. Si nous continuons à y croire, nous n'aurons rien du tout ! En revanche, si nous retrouvons nos manches autour d'un projet RN, nous aurons le soutien de l'Isère et de Rhône-Alpes”*.

Donc amélioration des RN ou autoroute ? Les plus “réalistes” disent parfois : *“Faites ce que vous voulez, mais faites-le vite !”*

### ➤ c. Le rééquilibrage modal est une nécessité : rail et route sont complémentaires et doivent être traités en même temps

Un consensus se dégage autour d'un scénario intermodal, combinant rail et route, moyens individuels et collectifs de transport. Ce projet comporterait l'amélioration progressive de la totalité du réseau routier existant et des aménagements ferroviaires structurants. Il s'appuie sur l'idée que la route est irremplaçable pour l'occasionnel et le diffus alors que le rail convient mieux aux transports réguliers et massifiés en particulier sur longues distances.

Le co-président de Fare-Sud qui revient du colloque de Chambéry sur le trafic transalpin, rapporte des propos du Commissaire européen aux transports, réaffirmant que le monde est en train de changer d'époque, et que les Européens vont devoir changer leurs comportements : *“Le rééquilibrage modal s'avère être, non pas une simple priorité parmi d'autres, mais bien un passage obligé”*.

Or, nous l'avons vu, la DRE a choisi une stratégie privilégiant l'augmentation de trafic et le gain de temps pour affirmer assez rapidement que l'avenir serait autoroutier. De nombreux participants perçoivent en effet que la DRE PACA a fait le choix d'étudier l'amélioration du transport ferroviaire comme un “scénario” à lui seul, sur le même plan que les trois scénarios routiers et autoroutiers. Et de conclure que *“le transport ferroviaire ne peut répondre à lui seul aux besoins des déplacements à l'horizon 2020”*.

La DRE a beau réaffirmer, de réunions en réunions, qu'elle n'oppose pas fer et route, il apparaît un certain “flou” d'études et d'arguments pour inverser cette perception. Les documents mentionnent bien que l'amélioration du service ferroviaire passe d'une part, par l'électrification et le doublement de voies, d'autre part par la construction d'un tunnel sous le Montgenèvre, mais ils se contentent de dire que ces solutions ont été “étudiées”.

C'est en partant de ces constats que la percée ferroviaire du Montgenèvre s'est invitée dans le débat de façon récurrente, comme nous le verrons plus loin lorsque nous aborderons les divergences à propos des solutions ferroviaires.

### ➤ d. Un consensus par défaut : la faune et la flore estompées par les changements climatiques

Les enjeux forts du débat, de type réchauffement de la planète, décroissance de production pétrolière et pollution de l'air, ont relégué quelque peu les impacts liées à la faune et à la flore.

Les zones Natura 2000 sont cependant venues plusieurs fois dans les débats car les maires sont inquiets de la concomitance d'une circulaire de projet de classement du Buëch qui viendrait accréditer les choix de l'Etat en faveur du tracé par Gap. Il est également dit qu'une infrastructure autoroutière aurait des effets de destruction et de fragmentation d'espaces naturels dommageables dans des espaces reconnus pour leur valeur patrimoniale, classé ZNIEFF 1 et 2 et Natura 2000.

Il faut sans doute noter que les préoccupations concernant la faune et la flore se manifesteront plus tard lorsque les tracés deviendront plus précis. En outre, les autoroutes récentes ont montré la capacité de prise en compte du respect du paysage.



### ➤ 3. Les sujets de divergences

#### ➤ a - Le développement du territoire entre désenclavement volontariste et quête de développement harmonieux

Les sujets de divergence sont nombreux. Ils portent sur la vision du développement et de l'aménagement du territoire, mais aussi sur l'appréhension de nouveaux enjeux environnementaux de la société (qualité de vie, énergie, effet de serre, qualité de l'air, santé...), ainsi que sur des aspects plus matériels, mais incontournables, du coût et du financement.

Ils opposent deux visions de l'avenir et du monde, deux projets de société qui, à bien des égards, paraissent parfois inconciliables. Cerner cette dualité, c'est dans un premier temps, opposer la dynamique plutôt écologique de certains habitants du Trièves ou du Champsaur à celles des industriels gapençais qui estiment que l'avenir de leur territoire et le développement économique passent par le désenclavement.

C'est opposer les arguments des partisans du développement durable (teinté parfois d'idées de décroissance) à ceux qui affirment que l'économie avec des "taux de croissance à deux chiffres" est synonyme de progrès et de bonheur.

C'est opposer comme le dit un intervenant deux conceptions de notre futur. "La première, tournée vers l'avenir des territoires, cherche à valoriser les atouts de la région. Pour cela, il faut s'appuyer sur l'existant, le tourisme vert, l'agriculture de qualité, les services publics

*qu'il faut développer et puis les "petites activités". C'est là que tout se joue. La seconde, celle du passé, met paradoxalement l'accent sur la vitesse et la rentabilité économique immédiate. Cette conception est calquée sur les schémas industriels du XXème siècle et méprise les engagements environnementaux de la France. La peur de l'avenir y est manifeste". Et cette peur se traduit par des phrases telles que "L'autoroute ou la mort" ou encore "L'autoroute est la dernière chance et son absence est une catastrophe !"*

C'est opposer les adeptes du "Penser globalement, agir localement" aux partisans de la "fuite en avant" de la croissance, qui affirment que la performance d'une société se mesure à la vitesse de ses communications.

Pourquoi donner tant d'importance à ces perspectives environnementales ? Parce qu'elles se sont manifestées au cours de tous les débats, en dépassant le seul milieu écologiste traditionnel pour apparaître comme une préoccupation commune et parce qu'il est impossible désormais d'ignorer les menaces que les "folies productivistes" des hommes génèrent, comme le précise un intervenant : "A Johannesburg, ce n'est pas un président "écologiste" qui a dit "la maison brûle et le monde regarde ailleurs". La France a pris des engagements à Kyoto et il y a urgence à agir. Ce débat est périmé... Il y a 20 ans, nous étions mal informés ou nous faisons semblant de ne pas savoir, et les écologistes nous emmerdaient avec leurs histoires de petites fleurs. C'est criminel aujourd'hui d'augmenter les trafics sans essayer de les maîtriser. Les autoroutes, c'est du passé !".

#### ➤ b. Désenclaver pour inscrire les Hautes-Alpes dans une dynamique de compétitivité industrielle et touristique

Les Alpes du Sud sont mal desservies : aucune ligne de TGV, aucun aéroport, pas de tunnel de liaison avec l'Italie. Elles possèdent une seule section d'autoroute entre Sisteron et La Saulce (40 km) qui constitue d'ailleurs avec le barrage de Serre-Ponçon les seuls investissements d'importance depuis les années 50.

Ces caractéristiques font dire à la quasi-totalité des élus et acteurs économiques que le territoire est enclavé. La DATAR confirme d'ailleurs que les Alpes du Sud sont le territoire le plus enclavé de France. Ce qui fait dire au maire de Gap qu'il s'agit "d'un massif délaissé, ignoré, marginalisé et méprisé".

Dans les Hautes-Alpes, la liaison Grenoble-Sisteron s'installe souvent sur un terrain de concurrence clairement énoncée par les élus locaux. "Les gens de Rhône-Alpes et de l'Isère ont beau jeu de jouer les donneurs de leçon... Ils ont tout et voudraient faire de nos régions un sanctuaire préservé de la nature... Ils veulent nous priver du développement, car avec de bons accès routiers, nous serions un concurrent redoutable... Nous en avons assez, nous n'acceptons pas d'être maintenus dans cet état de sous-développement... Vous nous refusez un barreau manquant, parce que nous sommes trop faibles pour nous défendre. Vous usez de votre puissance pour nous acculer dans une situation intenable..."

Les acteurs économiques qui veulent remédier à l'enclavement en privilégiant majoritairement l'augmenta-

tion de trafic se répartissent à peu près selon les trois scénarios retenus par la DRE. Les Alpes de Haute-Provence privilégient l'autoroute Ouest par Lus, les Hautes-Alpes privilégient l'autoroute par l'Est de Gap, tandis que Rhône-Alpes et l'Isère souhaitent l'aménagement des RN 75 et 85.

Le monde de l'industrie pourrait se ranger derrière le discours du Pdg de ARD qui affirme que l'A 51 est un atout majeur dans le combat pour l'emploi et la sécurité. Il explique que ce sont les entreprises qui créent l'emploi et qu'il faut pour cela un territoire attractif. La région Rhône-Alpes est pour lui un partenaire incontournable du développement des Hautes-Alpes et de PACA. Le choix d'aller contre le projet structurant de l'autoroute par Gap est donc suicidaire, car cette autoroute est la meilleure opportunité pour inscrire les Hautes-Alpes dans une dynamique durable de compétitivité.

Derrière lui, les arboriculteurs et les maraîchers constatent qu'ils ont perdu leurs marchés avec le Nord et qu'aujourd'hui, grâce à l'autoroute, ils commercent exclusivement avec Marseille, Châteaurenard et Cavaillon.

D'autres chefs d'entreprise disent que dans quelques années, il y aura des entreprises à transmettre, que les sièges sociaux ne resteront pas forcément sur place et que la fiscalité ira ailleurs. Que feront les dirigeants et les investisseurs dans l'avenir ? Un dirigeant de PME affirme que la production est difficile dans les Hautes-Alpes parce les camions repartent à vide et qu'il est obligé de sur-payer les livraisons. Un négociant en bois de Briançon a travaillé avec le réseau ferroviaire avant

que la desserte marchandise de Briançon ne double ses prix et finisse par fermer. Aujourd'hui, certains transporteurs refusent de le livrer sans augmenter les prix. Un élu qui a créé des zones industrielles et négocié avec des entrepreneurs sait qu'il est impossible de discuter de taxe professionnelle dans une zone mal desservie.

Deux autres faits d'actualité récents militent pour une liaison rapide autoroutière. D'une part, ITER qui s'installe à Cadarache met Gap entre les deux pôles de Marseille et Grenoble. D'autre part, un pôle de compétitivité sur les "Solutions communicantes sécurisées" vient d'être créé constituant ainsi trois pôles technologiques majeurs en PACA : Sophia-Antipolis, Rousset et Gap. *"Le pôle de Grenoble (Minalogic) sur les nanotechnologies est complémentaire et la dynamique des pôles est très attachée à la notion d'inter-régionalité, de façon à pouvoir travailler ensemble, d'où la nécessité d'une liaison rapide"*.

Côté tourisme, les Hautes-Alpes comptent 320 000 lits et ont enregistré 22,6 millions de nuitées en 2004. L'activité touristique est ainsi la première économie de ce département. Or, le directeur de l'Office de Tourisme de Gap fait état de chiffres, extraits des données publiées par l'Observatoire Régional du Tourisme. Entre 1987 et 2004, les Hautes-Alpes auraient perdu sept millions de nuitées. Dans le même temps, les départements de la Savoie ont augmenté les leurs.

Les professionnels du tourisme sont inquiets. Un élu précise que les touristes viennent pour huit jours ou pour le week-end, souvent des séjours courts pour lesquels le temps de transport

est important. *"Pour ne pas risquer de passer à côté du développement, nous avons besoin d'une liaison rapide et sécurisée. L'autoroute n'est pas un luxe, mais une nécessité"*. Un représentant de l'industrie hôtelière affirme que s'il souhaite que l'autoroute aille jusqu'à La Bâtie-Neuve, *"c'est pour des raisons économiques, car dans mon secteur, j'ai 11000 déclarations préalables d'embauche par an"*. Un restaurateur rappelle qu'il y a 6 millions de gens au sud et 230 millions au nord.

Un autocariste précise que depuis 20 ans, les temps de parcours avec Gap et Grenoble n'ont pas été réduits. Pour lui, c'est un gros problème car si la région veut pérenniser ses entreprises et ses emplois, il faut cette autoroute par Gap, sans quoi le Briançonnais ne sera pas compétitif. Un représentant du Conseil Général de Guillestre conscient que les stations environnantes représentent 40 000 lits s'avoue *"inquiet de voir ce qui se passe à Oulx qui dispose de bonnes dessertes routières et de stations sur-équipées"*.

Le maire de Briançon rappelle que si les infrastructures se développent en dehors des Hautes-Alpes, la clientèle ira dans les Alpes du Nord. *"Si nous continuons à rester à l'écart de cette révolution des transports, nous resterons à l'écart du développement touristique et il y a des retards qui ne se rattrapent pas"*.

**➤ c. "L'avenir, c'est la volonté de vivre et de se développer dans nos pays, sans viaducs et sans tunnels pharaoniques..."**

La DATAR, citée par une militante du Trièves, donne des informations sur l'accessibilité (en termes de santé,



d'éducation, de services...) des villes et villages aux équipements. L'accessibilité générale de certaines villes comme Saint-Bonnet-en-Champsaur (19,7 mn), Sisteron (14,8 mn), Emburun (13,8 mn), Briançon (8,9 mn) est à corréluer favorablement à la moyenne française (16 mn). *“La DATAR explique qu'il n'existe pas de lien mécanique entre accroissement de l'accessibilité et développement local”*. L'INSEE mesure pour sa part l'enclavement par la distance qu'un habitant doit parcourir pour accéder à 49 équipements (commerces, santé, artisanat, services publics...) Or en 1990, une enquête auprès de 500 Haut-alpins montrait que 63% des personnes étaient satisfaites par l'offre de services. Dès lors, est-ce que le désenclavement consiste à pouvoir se déplacer très rapidement ailleurs, ou est-ce trouver le plus possible d'emplois et de services sur place ?

Un expert de la DATAR rappelle que par le passé, on croyait qu'infrastructures et développement économique étaient étroitement liés. Les choses ont aujourd'hui changé et rien n'est écrit à l'avance. Le développement économique dépend de bien d'autres facteurs, tels le dynamisme des acteurs locaux, l'aptitude à l'innovation et la qualité du tissu économique. De nombreux rapports (Cour des comptes, Pont et Chaussées, Brua, Plassard, Brossier, Isis...) reprennent cette idée expliquant qu'une autoroute n'a donc pas d'effet mécanique automatique sur l'économie, et il est nécessaire de promouvoir en parallèle une stratégie collective. L'un de ces rapports précise : *“Les impacts économiques découlant automatiquement de la mise en place d'une autoroute sont difficiles à éva-*

*luer et il semble qu'ils soient quasiment nuls. Une fois les travaux de construction achevés, l'infrastructure crée beaucoup moins d'activités qu'elle ne rassemble les entreprises déjà existantes autour de ces échangeurs. Ce qui a parfois comme conséquence de déséquilibrer la structure économique d'une région”*.

Une constante revient souvent : la nécessité de valoriser les atouts. *“Pour cela, il faut s'appuyer sur l'existant. Il n'y a pas besoin de viaducs et de tunnels pharaoniques”*.

Selon la Frapna, *“la plupart des grands acteurs économiques territoriaux concernés par l'avenir de cette liaison se sont massivement exprimés en faveur d'une solution qui ne soit pas autoroutière et qui emprunte le couloir naturel d'échange que constitue la RN 75 sans négliger pour autant la RN 85”*. Toujours selon la Frapna, l'argumentaire des opposants à l'autoroute était majoritaire et surtout riche d'arguments variés pour réclamer la réhabilitation des RN et du ferroviaire. D'aucuns affirment *“qu'il faut préserver un mode de vie qui n'est pas celui “du bout de la bretelle d'autoroute”*. D'autres, *“qu'il y a un mode de vie du “moins de voiture” à inventer, qui n'est pas une régression”*. D'autres encore, qui, à l'instar du président de Terre Vivante, déclarent que les touristes qui fréquentent le Sud-Isère et les Hautes-Alpes y viennent justement parce qu'il s'agit de territoires préservés de grosses infrastructures.

En matière de développement économique, la Coordination associative redoute qu'une autoroute privilégie les grandes villes au détriment de l'économie rurale et locale basée principalement sur l'agriculture et le tourisme et

qu'une autoroute, plutôt que d'aider au développement des régions, n'isole davantage les campagnes, notamment parce que les touristes ne prendront plus le temps de s'arrêter.

Des questions se posent : que deviennent les commerces de Saint-Bonnet, Corps, Mens, Lus, Serres ou Laragne s'ils ne sont plus qu'à quelques dizaines de minutes des zones commerciales de Grenoble ou de Gap ? Comment les autoroutes vont-elles développer la région alors que les services essentiels à la survie des villages sont progressivement supprimés ? Une autoroute ne va-t-elle pas inciter les jeunes à chercher du travail ailleurs ? Le piège de l'autoroute n'est-il pas de fluidifier la circulation, de permettre ainsi d'habiter plus loin, d'augmenter la circulation, la pollution... et les embouteillages quelques années plus tard ? Qu'est-ce que le tourisme peut attendre d'un projet autoroutier ? Doit-on espérer un progrès d'un surplus de trafic ? Réduire le temps de déplacement entre Grenoble et Gap de 30 minutes supplémentaires a-t-il un sens s'il faut ensuite 30 minutes supplémentaires pour traverser ces villes ?

Avec parfois des commentaires : *“Nous n'avons rien à gagner d'un afflux de touristes pressés qui dénatureront la région”*. Commentaires qui font écho à la remarque d'un intervenant qui précise que sur les RN, l'hôtelier et le restaurateur qui sont installés aujourd'hui font vivre une famille, *“alors qu'à l'entrée de l'échangeur, c'est le groupe Accor ou Campanile qui s'installera”* et la région changera alors de type d'économie, passant de l'entreprise familiale à des enseignes franchisées. *“Si on laisse pas-*

ser l'autoroute, on n'aura pas le même tourisme que celui que l'on a aujourd'hui en la refusant et en aménageant les RN". De fait, les partisans du tourisme de masse misent justement sur les qualités de calme et de nature préservée de la région, mais leurs opposants disent qu'ils oublient que ses caractéristiques découlent directement de son enclavement. Les associations dénoncent donc la logique des élus et des professionnels des Hautes-alpes qui demandent une autoroute pour "désenclaver" le territoire avec cette question : comment expliquer l'accroissement constant du nombre d'habitants, le développement du tourisme ainsi que l'envolée des prix du foncier constatés depuis plusieurs années ?

Au niveau de l'agriculture, un projet autoroutier déstructurerait les exploitations. Une emprise de 10 ha/km fait que le projet par l'est de Gap de 92 km "consommerait" un espace agricole global de 920 ha et celui par Lus, de 1200 ha (option Laragne) et 1000 ha (option col de Faye). Alors que dans l'hypothèse d'aménagement des RN, les consommations seraient moindres : 200 à 300 ha pour la RN 75 et 150 ha pour la RN 85.

Plusieurs intervenants trouvent curieux que Chamonix qui est étouffé par les camions, rejette aujourd'hui son autoroute alors que le Champsaur se bat pour en avoir une. "Le bon sens, c'est que l'autoroute n'est pas le choix le plus pertinent pour le désenclavement". D'autres pensent "qu'un tunnel ferroviaire de base sous le Montgenèvre désenclaverait davantage qu'une autoroute". D'autres affirment que dans le milieu rural, "on constate que les régions où la combativité est la

plus forte sont les régions les plus enclavées. Nous devons trouver chez nous et en nous-même les solutions pour vivre et faire vivre les Hautes-Alpes".

Le concept d'autoroute apaisée explique une réalité paradoxale. A savoir selon certains que chaque fois que l'on fluidifie le transit, on augmente la densité de ce trafic pour créer un nouvel embouteillage (quelques années plus tard) qui sera encore plus important, puisqu'il sera à un niveau supérieur de trafic. Compte tenu du fait que la vitesse moyenne en ville oscille de 15 à 30 km/h, l'idée d'autoroute apaisée crée autour des villes une ceinture où la vitesse est réduite non pas de 130 à 15-30 km/h, mais de 130 à 70 km/h pour fluidifier l'entrée dans la ville. "Avec une fluidité augmentée, on ne gagne pas de temps. Si l'on ralentissait par voie réglementaire le trafic (par exemple à 70 km/h), on gagnerait du temps. Au lieu de faire 30 km pour aller à Carrefour, on reprendrait le chemin des petits commerces locaux. Au lieu d'habiter très loin de Grenoble parce que l'accès routier le permet, on reviendrait habiter près de son lieu de travail. Je suis étonné que les ingénieurs de la DRE n'intègrent pas ce genre d'idée, car avec le cours du pétrole, vos prévisions sont fausses".

#### ➤ d. Et le ferroviaire s'invite de réunions en réunions...

Nous avons dit plus haut qu'un consensus s'était formé pour demander que le ferroviaire soit traité en même temps et au même niveau que la route. En fait, les prises de position multiples sur des projets multiples en matière de liaisons routières ou ferroviaires nous invitent à traiter les divergences nées du "traitement" du ferroviaire à part.

Cette idée s'ancre dans le sentiment partagé par une partie des intervenants qu'il n'y a pas de chef d'orchestre, pas de vision d'ensemble, pas de réflexion inter-régionale, pas de concertation... C'est sans doute pour cela que le ferroviaire s'est invité à tous les débats.

Qu'avons-nous entendu au cœur des débats ?

Nous avons entendu dire que le Montgenèvre est important, voire même central pour construire une politique d'aménagement du territoire. "Mais nous sommes convaincus que si l'autoroute par l'est de Gap est réalisée, les Hautes-Alpes basculeront définitivement dans le tout routier et ce sera la mort du ferroviaire dont la SNCF se désintéresse. Il y aura une pression encore plus forte pour achever les 100 km Gap Briançon que pour les 100 km de l'A 51. Le tunnel du Montgenèvre n'a une chance d'être réalisé que si dès maintenant nous réussissons à convaincre qu'il est le moteur de la modernisation du ferroviaire local".

Nous avons entendu, de séance en séance, une opposition entre deux chiffres de trafic qui sous-tendent chacun une vision de la politique des transports. D'une part, la DRE affirme que les améliorations sur le réseau ferroviaire (électrification, doublement des voies et tunnel sous Montgenèvre) permettraient de transporter 300 à 400 000 voyageurs supplémentaires/an (à comparer aux 6,7 millions de voyageurs qui emprunteront à l'horizon de 2020 les RN 75 et 85). D'autre part et en opposition formelle, les associations martèlent qu'en période de pointe, la ligne Gap-Briançon accueille 30 000 voyageurs/jour. "Le tunnel permettrait ainsi d'en acheminer 120 000,

soit 90 000 de plus au lieu de 1000 !”

Nous avons entendu dire que ce tunnel du Montgenèvre “si consensuel” a été totalement exclu du colloque Alpes 2020 de Chambéry (octobre 2005) sur le trafic transalpin.

Nous avons entendu dire qu’à l’horizon 2030, les grands tunnels ferroviaires suisses et autrichiens seront en forte concurrence avec le Lyon-Turin. Et que pour essayer de garantir une bonne rentabilité au Lyon-Turin, il devient logique de capter au profit de ce Lyon-Turin tout le trafic E-O, c’est-à-dire celui de Vintimille.

Nous avons entendu le Président de la Commission Transports de Rhône-Alpes dire que *“nous n’avons pas de capacités financières sérieuses pour traiter les infrastructures ferroviaires. Nous n’avons pas les moyens de nous payer un réseau d’autoroutes pour transporter les marchandises par la route et un réseau ferroviaire pour transporter les marchandises entre Marseille et Turin”*.

Nous avons entendu la DRE rappeler les principaux résultats d’une étude multimodale d’orientation (2003), sur l’intérêt d’améliorer la desserte ferroviaire des Alpes du Sud, en proposant différents scénarios. Un premier scénario de desserte “voyageurs” propose une modernisation des signalisations et des installations de croisement. La ligne resterait à voie unique et serait opérationnelle vers 2015 pour la 1ère phase Aix-Veynes-Gap (30 M€) et en 2020 pour la 2ème phase Marseille-Grenoble (19 M€). Un second scénario, plus ambitieux, pour mettre en place des services de fret ferroviaire et plus coûteux, car il nécessite l’électrification de la ligne, la mise au gabarit des ouvrages, le doublement de la ligne Aix-Veynes, le percement du tunnel du Montgenèvre et la réouverture de Cavillon-Pertuis. Dans cette configuration, les trafics seraient de 7 MT sur Marseille-Grenoble et 3,1 MT par le Montgenèvre

Nous avons entendu dire que le barreau autoroutier La Saulce-La Bâtie-Neuve, risquait de créer un nouveau couloir à

camions dans le Val de Durance.

Nous avons entendu dire qu’une liaison ferroviaire N-S (ou E-O ?) passerait obligatoirement par la vallée de l’Avance, que le projet autoroutier y passerait aussi et qu’il y a une impossibilité matérielle à mettre, dans cette vallée étroite, une voie ferrée, une autoroute et une route nationale.

Nous avons entendu parler d’une étude de la DRE sur le tunnel du Mont-Cenis (en travaux) qui aura (en 2009) une capacité marchandise estimée à 20 MT et qu’avec le Lyon-Turin (20 MT), cela supposerait qu’on projette une exploitation France-Italie par les Alpes du Nord de 40 MT.

Et puis, nous avons entendu la DRE Rhône-Alpes affirmer : *“Dans l’équilibre entre rail et route, l’Etat recommande de jouer sur les deux tableaux pour trouver un bon équilibre. Mais le ferroviaire a besoin d’une multithérapie sur les infrastructures, l’exploitation et probablement la législation. Car il faut les trois en même temps”*.

## ➤ 4. Des interventions argumentées pour expliquer les nouveaux enjeux de la société d’aujourd’hui

### ➤ a. Les impacts environnementaux d’une autoroute : positif ou négatif ?

Les autoroutes sont belles et utiles... Les autoroutes sont laides et polluantes... Entre ces deux perceptions, exis-

te-t-il une vérité plus vraie que l’autre ?

Au fil des débats, des voix affirment qu’il faut privilégier la qualité de vie, respecter l’environnement et valoriser l’existant avant de vouloir le réinventer. Un homme dit que gagner du temps, c’est le consacrer à ses enfants, à se cultiver, à faire du sport... Alors que les partisans des autoroutes veulent davantage de temps pour l’investir et aller plus loin, il dit qu’il faut revenir à des habitudes de proximité.

Une responsable du tourisme explique qu’elle vend de l’environnement à des amoureux de la nature, à des gens

très sensibles au béton qu’ils laissent derrière eux quand ils quittent la ville. La gérante d’un gîte d’étape du Trièves explique que les touristes qui viennent chez elle sont épris de calme et de beauté et accordent généralement assez peu d’intérêt aux voies d’accès, acceptant de perdre un peu de temps pour voir le paysage. Une autre femme affirme qu’avant d’être des automobilistes, les hommes ont besoin de se nourrir de beauté et de silence.

A l’inverse, une personne sensible à l’écologie, revendique le fait de mettre de l’essence dans sa voiture. Par

respect pour l'environnement, elle préfère utiliser l'autoroute car la vitesse y est constante et modérée. Les villages seront moins pollués et les gens pourront mieux circuler en vélo sur les RN. Elle fait confiance aux progrès techniques avec la certitude que, dans 20 ans, la technologie aura mis au point des véhicules propres. Pour un meilleur équilibre écologique, elle est favorable au tracé autoroutier par l'Est de Gap, elle rêve d'une autoroute intégrée qui puisse passer inaperçue dans le paysage et souhaite que les Hautes-Alpes puissent accueillir la première autoroute écologique.

D'autres voix valident l'idée d'un meilleur confort de conduite et d'une plus grande sécurité attestée par un nombre de morts moins élevé que sur les RN.

### ➤ b. Respirer de l'air pur ou accepter une surmortalité due à la pollution

L'association des Amis de la Terre rappelle que des pics de pollution (de plus en plus réguliers) dus au trafic automobile poussent les habitants à revoir leurs habitudes de déplacement. En juin 2005, Grenoble a enregistré onze jours de pic de pollution. Or, les mesures recommandées par l'administration sanitaire sont de ne pas laisser sortir les enfants. *"Imaginez que ces mesures aient été appliquées et que les enfants aient été enfermés durant onze jours. Ne dites pas qu'avec l'A 51, on peut rajouter 5% de trafic, car c'est une aberration ! Nous sommes comme sur le Titanic... L'orchestre continue à jouer alors qu'on a déjà touché l'iceberg"*.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Grenoble rassemble un certain nombre de données relatives à la nature des principaux polluants dus à la circulation automobile dans l'agglomération. La circulation routière est à l'origine de 78% des oxydes de carbone, 65% des monoxydes d'azote, 33% des composés organiques volatils non méthaniques, 22% des particules en suspension et 8% des dioxydes de soufre. Ce PPA, signé par le préfet, stipule qu'une exposition cumulative à des niveaux de pollution répétés génère une surmortalité de 67 personnes à court terme et 155 à long terme. *"Si nous sommes dans un débat public, il faudrait avoir plusieurs alternatives pour arriver à un choix éclairé. Or, pour l'instant on nous répond que ce sont des questions pour l'APS, qui viendront plus tard... en gros, lorsqu'il sera trop tard. On ne peut pas se satisfaire de prévisions de trafic sur des moyennes journalières annuelles quand les pics de pollution entraînent des morts d'homme, il faut aller plus loin et de façon plus précise"*.

Un intervenant fait remarquer que le projet de Traité constitutionnel européen prévoyait une Charte de l'Environnement, stipulant que toute personne a le devoir de prendre part à l'amélioration de l'environnement.

### ➤ c. Nous sortons de l'époque du pétrole bon marché...

Plus personne ne conteste aujourd'hui la fin de l'ère du pétrole. Les plus optimistes fixent les limites à 2100, les plus alarmistes disent que le décompte est entamé. Selon un intervenant, un rapport de la DIREN datant de 2004

affirmerait que le pic de production se situerait vers 2013, soit au début des travaux. Sur cette base, de nombreuses voix s'élèvent pour estimer que le projet autoroutier est hors de propos dans la situation énergétique où nous sommes. Pour eux, les trafics basés sur des prévisions de croissance économique sortent de fantasmes d'économistes et sont dénués de valeur objective. Ils font état qu'un baril de pétrole à 150 ou 200 € est réaliste à court terme. *"Nous sortons de l'époque du pétrole pas cher et le comportement des gens va devoir changer. Soit on s'y prépare, soit on continue à raisonner à court terme et on va dans le mur"*.

Une ingénieure agronome mentionne un réchauffement climatique très net depuis 76, dû à une augmentation de gaz carbonique dans l'atmosphère prouvée scientifiquement. Cette augmentation est elle-même due à la combustion des énergies fossiles stockées depuis 600 millions d'années et brûlées depuis un siècle. Le Sommet de la Terre à Rio (en 92) affirmait déjà que nous serions obligés de limiter la consommation d'énergies fossiles. Et en 2004, la France a signé un protocole qui l'engage à réduire ses émissions des gaz carboniques. Elle rappelle également que les pays dépendant du pétrole ont mis en place une Agence Internationale de l'Energie (AIE) qui a pour mission de sécuriser les approvisionnements des pays de l'OCDE. Cette agence a publié en juillet 2005 un ensemble de précautions à prendre parmi lesquelles elle cite la réduction de la vitesse sur autoroute à 90 km/h, la mise en place de voies réservées au co-voiturage, le développement des transports collectifs... Elle évoque en-



fin la Convention Alpine (internationale) et notamment l'article 11 : "Les parties contractantes s'abstiennent de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin"... et rappelle aussi que l'Assemblée Nationale vient d'exclure la liaison Grenoble-Sisteron de son champ d'application.

Un intervenant s'en prend à la DRE : "J'ai l'impression qu'un certain nombre d'informations issues de l'actualité (réchauffement, effet de serre, prix de pétrole, pollution de l'air sur Grenoble) sont occultées. La préoccupation principale de l'Etat se résumerait à "aller plus vite et plus nombreux" au travers de l'agglomération. Un débat public donne l'occasion de poser des vrais problèmes de citoyen, de parent, de génération future en se demandant si la situation de notre agglomération supporte une augmentation du trafic. Est-ce que pour gagner quelques minutes, nous acceptons de sacrifier notre environnement et d'avoir des morts dues à la pollution de l'air ?"

Stigmatisant notre société qui promet d'une main, l'usage massif de l'automobile et qui, de l'autre, cherche à en atténuer les nuisances, un chercheur rappelle justement que "l'usage de l'automobile résulte fondamentalement des politiques d'offre, c'est-à-dire de l'industrie automobile et de l'Etat qui accompagne cette industrie par des politiques d'infrastructure. La demande ne suit pas par hasard. Le rôle des modèles de trafic est gigantesque dans la promotion de l'automobile comme vecteur de mobilité".

A contrario, il faut mentionner les commentaires contre-alarmistes de ceux qui considèrent que la science saura trouver des substituts au pétrole : bio-

carburants, GPL, carburants mixtes, mais aussi les voitures électriques et le plus lointain moteur à hydrogène. Cet argument vantant "le génie français" est sans doute une alternative à la fin du pétrole.

#### **> d. Le choix de l'infrastructure doit se placer dans une prospective d'aménagement du territoire**

"Les prévisions de trafic pour 2020 sont annoncées comme des certitudes alors qu'elles ne sont que le résultat d'hypothèses parmi d'autres. Il faudrait discuter de quels déplacements nous aurons besoin et dans quel contexte, car le trafic en 2020-2050 sera le résultat des choix que nous ferons aujourd'hui. Le choix de l'infrastructure doit être avant tout un choix politique dont découleront les prévisions de trafic".

Des prises de parole très nombreuses affirment que c'est peut-être le moment de revoir la politique de transport et d'aménagement des routes.

"Nous sommes dans des zones de montagne qui ont été les oubliées du développement. Nous vivons dans un territoire et un environnement préservés, et je considère que cette "faiblesse" doit être un atout pour demain"... "On confond aménagement du territoire et besoin d'infrastructure minimum. L'autoroute ne changera rien... Le vrai choix est de payer le prix de notre originalité"... "Le progrès ne peut pas consister à homogénéiser tous nos territoires. Une infrastructure, c'est un outil au service du développement et le développement de demain n'est pas forcément le même que celui d'aujourd'hui. La question de l'aménagement du territoire et de son projet est

important pour demain"... "Le modèle de développement que les décideurs préconisent en soutenant l'autoroute n'est plus le modèle adapté. Chez nous, il n'y a pas la place pour de grandes entreprises. Est-ce négatif ? Les petites entreprises sont plus assises sur leurs territoires. Le trafic sera le résultat de nos choix et non pas l'inverse. Si le débat est réellement pris en compte, je souhaite que la région ne soit pas la dernière à bénéficier d'un modèle de développement obsolète, mais une des premières à penser à un développement durable (valable dans 20 ans) et soutenable".

Tous ces commentaires impliquent qu'il faut agir dès à présent sur les choix d'infrastructures qui conditionnent les modes de consommation et de vie pour les 100 ans à venir. Pour cela, il est impératif de partir de la réalité et parfois de prendre les problèmes à l'envers, de changer de paradigme.

D'ailleurs, la DRE ne l'exclut pas : "Maintenant, si l'on arrivait à un baril à 200 \$, le problème ne serait plus de faire une autoroute. C'est comme les hypothèses de croissance zéro ou de croissance négative, on aura des problèmes plus importants que de construire des autoroutes".

#### **> e. Des coûts exorbitants et des financements introuvables**

A maintes reprises, le coût des projets autoroutiers apparaît exorbitant et hors de proportion avec le bénéfice attendu avec de telles infrastructures.

Les coûts de 1,8 MM€ et 2,2 MM€ pour les autoroutes par Lus et par l'Est de Gap (réalisables en 20 ans), sont mis

en parallèle avec les 600 M€ d'aménagements immédiats et progressifs des RN 75 et 85. Mais aussi avec le 1,3 MM€ de la phase Oulx-Briançon du désenclavement ferroviaire par le Montgenèvre. Les opposants à l'autoroute ont critiqué fermement le viaduc de l'Ebron qui serait selon eux un "véritable désastre", ainsi que "l'odieux" tunnel sous Faraut.

Toujours à propos des coûts, un intervenant hostile au projet Gap-Est note que "plus c'est cher, plus il y a de chances pour que cela soit intéressant pour les industriels". Les coûts de péage, selon les hypothèses retenues par la DRE seraient de 0,08 € pour les véhicules légers et 0,15 € pour les PL. Des chiffres contestés par un habitant du Trièves qui mentionne un tarif de 0,25 € sur le tronçon d'autoroute Vif-Saint-Martin de la Cluse. Le coût de la rocade de Gap (60 M€) n'est pas intégré dans l'aménagement des RN, car il sera réalisé avec un financement spécifique.

Le coût de La Saulce-La Batie, en 2 fois 2 voies (256 M€) est intégré dans le montant total (1,8 MM€) de l'autoroute par Lus.

Le problème du financement pose lui aussi beaucoup de questions car pour un certain nombre de participants aux débats, il est impossible et introuvable, à tel point que des habitants, mais aussi des maires, affirment que la région n'aura jamais d'autoroute. Au regard des sommes en jeu, et si les régions ne peuvent participer, les populations craignent que le financement ne revienne aux départements dont les budgets ne peuvent supporter de tels investissements. Un élu les a d'ailleurs qualifiés de "nains financier"

par rapport aux régions et à l'Etat

A Grenoble, le vice-président du Conseil régional, rappelle avec véhémence que la fin de l'adossement n'a pas tué l'idée selon laquelle on peut toujours faire une autoroute et la financer. Selon lui, la nécessité de trouver 3/4 d'argent public "mangerait" deux ans d'investissement de la région Rhône-Alpes. "Il n'y a personne qui puisse dire que nous avons les moyens de financer une autoroute. Aujourd'hui, la région Rhône-Alpes comme la région PACA, ne sont pas en situation d'apporter l'argent nécessaire". Dans le prolongement, le Vice-Président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur rappelle à Sisteron que sa région "a une capacité de mobilisation totale de 45 M€, par an sur les questions autoroutières..." alors que pour mener les projets actuels, il faudrait mobiliser 1,2 MM€.

A Lus-la-Croix-Haute, un conseiller municipal sourit en entendant que l'Etat participera au financement. Pour lui, cette autoroute arrive au plus mauvais moment. En effet, l'Etat se désengage et se débarrasse de ses autoroutes. De plus les régions PACA et Rhône-Alpes disent ne pas vouloir financer une autoroute. Enfin, les RN vont passer aux départements (en tout cas la RN 75) alors que les petites communes ont du mal à boucler les budgets.

La DRE elle-même, répondant à un intervenant qui s'inquiète des conséquences de la privatisation par l'Etat des concessions d'autoroute, affirme que si le projet n'attire pas les concessionnaires, "alors l'Etat s'engagera seul et paiera ou décidera de ne rien faire".

## ➤ f. Le modèle de prévision des trafics et l'expertise impossible

Rappelons que l'argumentaire de base qui sous-tend le projet autoroutier consiste à dire en préambule que "les RN 75 et 85 ainsi que le système ferroviaire à voie unique non électrifiée ne peuvent plus répondre à l'augmentation du trafic qui devrait atteindre, sur les RN, 14 000 véhicules par jour à l'horizon 2020".

Cette affirmation suscite de nombreuses interrogations dès le début du débat et provoque des critiques de plus en plus virulentes de la part des associations. Jugeant que les chiffres présentés dans le dossier sont extrêmement contestables et s'appuyant sur le fait que lors d'une précédente consultation (dite "concertation Gaysot"), la DRE avait revu à la baisse ses prévisions de l'époque, un collectif d'associations a demandé et obtenu de la CNDP une expertise complémentaire sur les modèles de calcul des chiffres du trafic à l'horizon 2020. Cette expertise n'a pas pu être réalisée, les cabinets d'expertise consultés n'ayant pas répondu.

La CPDP déplorant cette situation, a donc décidé d'organiser un atelier public sur cette question avant la fin du débat et a invité un expert de la SETEC à y participer. Cet atelier n'avait pas pour but de se substituer à l'expertise mais d'éclairer le public, les associations demanderesse et la CPDP sur un point du dossier particulièrement controversé. Il a permis de déceler des faiblesses sur les hypothèses utilisées dans le modèle de trafic de la DRE :



Le prix du pétrole choisi (35 € le baril) ne paraît pas adéquat : quelques tests ponctuels réalisés sur la base de 60 € montrent une baisse de trafic de l'ordre de 5 à 7%. Il semble ainsi nécessaire d'introduire dans le modèle deux nouvelles hypothèses à 60 et 100 € le baril.

Les moyennes mensuelles ne paraissent pas pertinentes et il serait plus

judicieux d'avoir des moyennes selon les différentes périodes de l'année.

Enfin, la prise en compte de l'intermodalité est nécessaire, mais plus difficile dans la mesure où aucun modèle multimodal n'existe actuellement. Un nouveau modèle, intégrant cette intermodalité est en cours de mise au point

et devra être testé dès que possible.

La CPDP estime que la réalisation rapide de tests sur les deux premiers points pourrait éclairer notablement la décision des pouvoirs publics.

L'expert conclut qu'à ce niveau du débat, "il n'y a pas de raisons de douter de la sincérité des chiffres de l'étude et de la compétence de leurs auteurs".

## > 5. Le positionnement des différents acteurs au travers des réunions publiques et des cahiers d'acteurs

Au final, à l'issue des débats, quelles sont les forces en présence ?

Nous avons dit plus haut que les Alpes de Haute-Provence privilégient plutôt l'autoroute Ouest par Lus, alors que les Hautes-Alpes optent plutôt pour l'autoroute par l'Est de Gap, tandis que Rhône-Alpes et l'Isère souhaitent l'aménagement des RN 75 et 85 et du ferroviaire.

Nous avons vu aussi, assez explicitement, que les milieux ruraux, agriculteurs, professionnels du tourisme "vert" et autres résidents sont plutôt favorables à la valorisation de l'existant (des RN 75 et 85 et du ferroviaire), alors que les industriels et professionnels du tourisme de masse (stations de ski des Hautes-Alpes) sont plutôt partisans d'une autoroute (par l'Ouest ou par l'Est).

La Coordination associative pour le dé-

bat public sur la liaison Grenoble-Sisteron réunissait onze associations (COJAM, C2ATR, Drac-Nature, Fare-Sud, FNE, FRAPNA-Isère, FNAUT-Rhône Alpes, Lo Parvi, MNLE PACA, SAPN, Vivre en Trièves). Ces onze associations s'opposent aux projets autoroutiers et valident l'aménagement des RN et l'amélioration du ferroviaire. Elles s'appuient en partie sur les conclusions de la concertation Gayssot qui avait eu lieu sur cette même liaison en 2002, avant sa suspension.

L'ARTUMONT (Association pour la Réalisation du Tunnel sous le Montgenèvre) plaide pour que l'itinéraire Sisteron-Grenoble s'infléchisse vers l'Est ou qu'il comporte une branche Est (entre Tallard et La Bâtie-Neuve).

L'AGV (Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes) se prononce pour la modernisation du réseau ferré et l'aménagement des RN 75 et 85.

Les Amis de la Terre et l'ACTAT se prononcent dans le même sens.

Le GIR Maralpin (Groupe Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire Maralpin) se réfère à l'ensemble

des recommandations de la Convention alpine et se prononce pour la modernisation du réseau ferré et l'aménagement des RN 75 et 85.

Les Verts des Hautes-Alpes se prononcent pour une politique globale, cohérente et durable des transports privilégiant l'aménagement des RN.

La CGT des Hautes-Alpes se positionne pour une liaison multimodale structurée autour du transport ferroviaire.

Le Conseil Général, l'Interconsulaire ainsi que l'Union des Entreprises (UDE) des Alpes de Haute-Provence se prononcent pour l'autoroute par l'Ouest (Lus) avec option par Laragne, mais ne font pas mention des RN 75 et 85. L'UMIH adopte la même position.

Le Président de la CCI des Hautes-Alpes et de SETUMONT (pour la percée du Montgenèvre) réaffirme que la CCI, la Chambre des Métiers, l'Union pour l'Entreprise, le syndicat du BTP et l'ensemble des syndicats professionnels des Hautes-Alpes se sont mobilisés pour la poursuite de l'A 51 par Gap. "Et nous sommes soutenus par les CCI de Nice, du Var, du Vaucluse, de Bastia et de Marseille".

Concernant Grenoble, un élu précise : *“Nous venons de voter une délibération du Conseil Régional, Conseil Général, agglomération grenobloise et Ville de Grenoble, par laquelle nous nous prononçons pour une liaison moderne, rapide et sûre à partir de la RN 75, via Lus en souhaitant qu'elle s'inscrive dans un plan multimodal où la RN 85 ne soit pas oubliée dans la réalisation des investissements”*.

Le président de la CCI de Grenoble précise que *“la CCI, la CRCI, la Chambre des Métiers de Grenoble et la Chambre de l'Agriculture ont voté à l'unanimité le choix autoroutier par Lus”*.

Les Conseils économiques Rhône-Alpes et PACA ont voté le même texte pour que la réalisation Grenoble-Sisteron se fasse rapidement sur la base d'une liaison rapide.

Le Conseil régional PACA a publié un cahier d'acteur où il se prononce pour une liaison améliorée... et attend la fin du débat pour se positionner.

Le département des Hautes-Alpes s'est prononcé pour le tracé autoroutier

de l'A51 par l'Est de Gap à une majorité de 22 Conseillers Généraux. Par ailleurs, une minorité de huit Conseillers Généraux fait valoir l'intérêt d'un tracé par Lus la Croix-Haute pour favoriser le développement économique du Sud du département, et s'interroge quant à la faisabilité réelle du tracé par l'Est de Gap. Le Président du Conseil Général s'est d'ailleurs exprimé publiquement : *“Je parle ici à titre personnel, car je n'ai pas la majorité au Conseil Général pour dire que je suis solidaire avec mes collègues d'Isère et de Haute Provence pour réclamer une autoroute par Lus et une amélioration des RN”*.

Le maire de Gap, ancien ministre, milite activement depuis des années en faveur du tracé autoroutier passant par l'Est de Gap : *“Personnellement, je me bats pour cette autoroute mais je me bats en même temps pour le tunnel ferroviaire du Montgenèvre, pour une liaison ferroviaire entre Marseille et Turin... Je crois effectivement que pour relier Gap à Grenoble, il s'avère que l'autoroute est la seule solution”*.

Le groupe UMP/UDF au Conseil Ré-

gional Provence-Alpes-Côte d'Azur (31 Conseillers Régionaux) se prononce pour le tracé par l'Est de Gap

Les maires des stations des Alpes du Sud, 30 en Hautes-Alpes et 6 en Ubaye-Vallée de la Blanche, se prononcent pour le tracé autoroutier par l'Est de Gap.

A noter que dans les réunions iséroises, drômoises et de Veynes, de nombreux intervenants se présentant comme “simples citoyens” se sont exprimés majoritairement pour des aménagements de l'existant. Alors que dans la plupart des réunions du Sud, les partisans de l'autoroute ont été essentiellement des élus et des représentants consulaires. Là, en dehors de militants associatifs, on a très peu entendu de citoyens s'exprimer, malgré un appel à la “mobilisation générale” pour l'A51 par l'est de Gap par voie de presse pendant le débat public.

Enfin, il est capital de rappeler que la Région Rhône-Alpes a annoncé au milieu des débats qu'elle ne financerait pas un projet autoroutier.



# Conclusion

Plus de dix-huit ans d'études, émaillées de controverses, de remises en causes, de contre-projets, de contestations, d'enquête publique ou décisions avortées, constituaient un handicap réputé majeur, pour engager un débat public devenu obligatoire, dans son contexte institutionnel d'aujourd'hui, portant sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales d'un projet.

Ce débat a néanmoins eu lieu parce que le public, d'abord sceptique, se l'est progressivement approprié. Il devrait, au final, constituer effectivement une aide à la décision publique, à condition qu'on accepte de le regarder à l'aune, d'une part, des sujets de divergence, aussi importants et radicaux soient-ils et, d'autre part, surtout à celle des points de consensus.

Les arguments divergents opposent deux visions de l'avenir et du monde, placées dans un contexte général de préoccupations environnementales nouvelles assez universellement admises : réchauffement climatique, ressources énergétiques, pollutions, santé...

Ainsi, s'affirment deux projets de société. L'un fondé sur du développement économique à taille humaine en harmonie étroite avec l'environnement naturel privilégié de cette région ; l'autre s'organisant autour d'activités économiques s'adressant à de grands marchés, ouvert à la compétitivité et à la concurrence.

La liaison entre Grenoble et Sisteron est évidemment perçue selon les prismes de ces sensibilités :

➤ les solutions autoroutières sont associées

au désenclavement et à une perspective de développement des territoires haut alpin et provençal dans un contexte de déplacement nord-sud ;

➤ les routes nationales existantes aménagées permettraient, quant à elles, de répondre à des besoins de transports mieux maîtrisés dans le cadre d'un développement durable ; les limites techniques et financières de ces aménagements, perçus comme arbitrairement fixés par le maître d'ouvrage, devraient bénéficier d'études plus approfondies pour une efficacité maximale.

En revanche, tous les participants au débat disent leur espoir que l'Etat réponde aux attentes consensuelles qui se sont clairement exprimées :

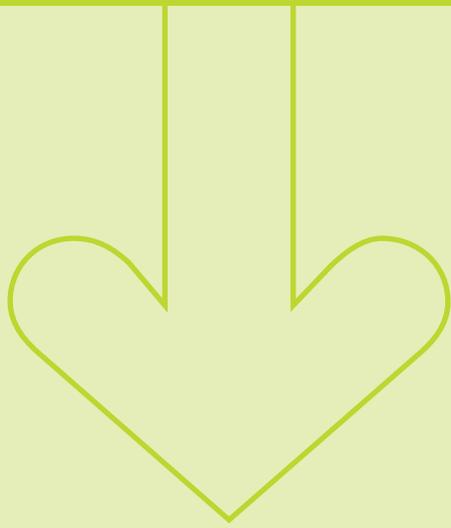
➤ l'amélioration de la liaison Grenoble-Sisteron est une nécessité absolue,

➤ elle doit être enfin réalisée :

- en urgence et dans les délais les plus courts,
- dans un rééquilibrage modal avec le ferroviaire,
- dans le respect du développement durable.

Pour atteindre ces objectifs, la décision publique sur le principe et les conditions de la poursuite du projet devra mettre un terme définitif aux atermoiements et ouvrir sur la réalisation effective d'une liaison entre Grenoble et Sisteron, avec des perspectives raisonnables de financement, dans un contexte de concertation continue.





# ANNEXES

INCOMPLET / EN COURS D'ÉLABORATION

## Décisions de la CNDP :

---

- Rejet de la demande
- Organisation du débat

## Liste des études et documents électroniques et papier mis à disposition

---

## Liste des réunions publiques

---

## Liste des documents édités pour le débat public

---

## Les demande d'expertises

---

- La décision de la CNDP
- Le constat de l'impossibilité

## Coût du débat

---

## Liste des prestataires de la CPDP

---

## Bilan quantitatif de la presse

---

## Film "Extraits du débat" (CD) à la demande de la CPDP

---

## Film "L'air du temps" (CD) par "Les Amis de la Terre-Isère"

---

## Vidéo d'extraits d'interventions de spécialistes invités

---

## CD Rom de copie du site Internet du débat public

---

## Cartes publiées par la DRE PACA dans la présentation du projet

---

## Sigles

---

## > Décisions de la CNDP

---

### > Rejet de la demande

---

Commission Nationale du Débat Public

SÉANCE DU 3 MARS 2004

DÉCISION N° 2004 / 07 / LA51 / 1

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE ENTRE GRENOBLE ET SISTERON (A51)

#### La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L 121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
- vu la lettre de saisine du Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer en date du 8 Janvier 2004 reçue le 12 Janvier 2004 et le dossier joint,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
- considérant que l'importance du projet, de ses enjeux et de ses impacts sur l'aménagement du territoire ou plus encore sur l'environnement justifie que la participation du public soit pleinement assurée tout au long de son élaboration,
- considérant que le projet d'une liaison autoroutière entre Grenoble et Sisteron a connu, depuis son inscription au schéma directeur routier national en Mars 1988, plusieurs étapes et qu'il a déjà fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public en Octobre 1998 ; que celle-ci, dans ses séances des 22 Juin et 14 Septembre 1999, a considéré que

«ce projet justifie un débat public de par son impact sur l'environnement et son enjeu socio-économique», que cependant les conditions d'organisation du débat n'étaient pas réunies du fait de l'existence de la décision ministérielle de prise en considération de la section Col du Fau – La Saulce en date du 30 Mars 1992 et publiée au Journal Officiel du 22 Août 1996 (tracé différent de celui alors envisagé par le Ministère),

- considérant que, selon le rapport au Premier ministre relatif au décret du 18 Avril 2002 approuvant les schémas de services collectifs, ces derniers «déclinent les objectifs que se donne l'Etat pour l'organisation et l'accessibilité des services collectifs» ; considérant le manque de cohérence entre les termes consacrés à cette liaison dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises (qui prévoient un passage par l'Ouest de Gap privilégiant l'utilisation du tracé existant de la RN 75) et le projet figurant dans le dossier transmis par le Ministre de l'Equipement (qui prévoit un tracé passant à l'Est de Gap) ; considérant que ce manque de cohérence ne permettrait pas d'organiser un débat public dans des conditions satisfaisantes et compréhensibles par le public.

#### DÉCIDE

##### Article 1 :

Il est impossible en l'état de prendre position quant à l'organisation d'un débat public

##### Article 2 :

La Commission nationale du débat public pourrait se prononcer si intervenait la mise en cohérence résultant de la révision des schémas multimodaux de services collectifs de transport ; une saisine ultérieure permettrait de juger de l'apport d'un débat public par rapport aux concertations précédentes.

Le Président  
Yves MANSILLON



## > décisions de la CNDP

---

### > Organisation du débat

---

Commission Nationale du Débat Public

SÉANCE DU 2 JUIN 2004

DÉCISION N° 2004 / 18 / LA51 / 2

PROJET DE LIAISON ENTRE GRENOBLE ET SISTERON

#### **La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L 121-1 et suivants,
- vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
- vu la décision n°2004/07/LA51/1 du 3 Mars 2004,
- vu la lettre de saisine du Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer datée du 4 Mai 2004, reçue le 6 Mai 2004, et le dossier joint,
- après en avoir délibéré,
- à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
- considérant les termes de la lettre de saisine susvisée dans laquelle le Ministre précise
  - que l'expression de la préférence gouvernementale pour l'achèvement de l'A 51 ne saurait préjuger des enseignements

d'une concertation avec le public dont les termes doivent rester ouverts,

- qu'il reviendra au Gouvernement, à la lumière des résultats de cette concertation, de prendre les décisions qu'il jugera appropriées et, si nécessaire, d'en tirer les conséquences quant à la mise en cohérence des documents de planification,

- considérant que, dans ce nouveau dossier, ce sont les différentes solutions de liaison entre Grenoble et Sisteron (l'aménagement de routes existantes, les solutions autoroutières par Lus la Croix Haute, la solution autoroutière passant par l'Est de Gap) qui constituent le projet soumis à la CNDP ; qu'ainsi il n'y a plus incompatibilité avec les schémas multimodaux de services collectifs de transport,

- considérant enfin l'importance du projet, de ses enjeux et de ses impacts sur l'aménagement du territoire ou, plus encore, sur l'environnement,

#### **DÉCIDE**

##### **Article 1 :**

Le projet de liaison entre Grenoble et Sisteron tel qu'il est défini dans le dossier de saisine doit faire l'objet d'un débat public.

##### **Article 2 :**

La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat et en confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président  
Yves MANSILLON

## > Le coût du débat

Frais engagés par la CPDP à la charge de la DRE	929 000 €
Frais engagés par la CNDP ( CPDP + expert)	57 000 €
<b>Total</b>	<b>986 000 €</b>

**Le coût du débat organisé par la Commission du débat public correspond à 0,04% du coût maximal du projet**

Frais hors fonctionnement du maître d'ouvrage	510 000 €
Frais de fonctionnement du maître d'ouvrage	516 000 €
<b>Total</b>	<b>1 026 000 €</b>

Ces données sont communiquées par le maître d'ouvrage

## > Le coût du débat

### Frais engagés par la CPDP pour l'organisation du débat public

Catégorie	Objet	Prestataire	TOTAL
<b>Production documents</b>	graphisme impression/routage rédaction copie d'enregistrements verbatim film	alyen spot O2 SPS Com Ubiquis Holis	<b>358 071</b>
<b>Diffusion doc.</b>	routage routage routage routage provisions routage routage encartage	adrexo Calberson cayol DPS encartage Eurosud Marville provence Publprint	<b>81 475</b>
<b>Presse</b>	veille presse relations presse	veille argus CO2	<b>22 149</b>
<b>Frais CPDP</b>	secrétariat général formation cartes IGN téléphone locaux + fournitures téléphone site Web	Ides BJ Médiations Freizet GHD SEM SFR Aleaur	<b>241 972</b>
<b>Réunions publiques</b>	salle logistique calicots salle provisions salles	CML Package Provence pub Salle Grenoble location salles Alpexpo	<b>185 650</b>
<b>Imprévus</b>			<b>40 000</b>
<b>TOTAL</b>			<b>929 319</b>

## > liste des documents électroniques et papier mis à disposition du public

TITRE DE L'ÉTUDE	Maître d'ouvrage	Chargé de l'étude	Date de production	Maître d'œuvre	Sommaire
Etude trafic pour les projets RN et autoroutiers pour le débat public liaison grenoble sisteron	DRE PACA SIT	Michel Martin	Mars 2005	CETE MED Adjeri	- Trafics actuels, - Prévisions de trafic à 2020 selon le réseau de référence DR et hypothèses de croissance 1,9% et 2,3% (Modèle Ariane) pour les RN aménagés, A51 Est/Ouest de Gap
Etude d'aménagement d'axe sisteron-grenoble RN 75 - RN 85 (Document provisoire/ document de travail)	DRE PACA SIT		Mai 2005	CETE MED	Document technique 1) Plan de situation 2) Profils en long-synoptiques 3) Etat existant (RN 75/ RN 85) 4) Les partis d'aménagement envisagés 5) Profils en travers 6) évaluation sommaire
Etude RN 85 et rn75 Propositions d'aménagement	DRE PACA SIT		Mai 2005	CETE MED	Propositions de localisations d'aménagements de sécurité sur les deux RN 75 et 85 Chiffrages sommaires par ratios <b>Document de travail</b>
Autoroutes et territoires : Quelles relations socio-économiques ?  1/ Rapport d'étude  2/Fiches de lecture (84p)  3/ Comptes-rendus d'entretiens (30p)	DRE PACA SIT	Michel Martin	Janvier 2005	ISIS	Sommaire du rapport :  1/Contexte général et problématique de l'étude 2/ Infrastructures autoroutières et territoires : des relations complexes 3/ Dispositifs d'observation et méthodologies mises en place : présentation, forces et faiblesses 4/ Typologie des impacts des infrastructures autoroutières sur les territoires et outils méthodologiques appliqués 5/ Zoom sur un exemple d'infrastructure ressemblant au projet de liaison Grenoble-Sisteron : l'A51
Etude prospective sur les déplacements liés au tourisme	DRE PACA SIT	Michel Martin	Mai 2004	JRL conseils	- Etat des lieux des déplacements liés au tourisme en PACA - Prospective à l'horizon 2020 selon 4 scénario d'évolution du tourisme et de la demande de déplacements générale
Observatoire des trafics au travers des alpes du sud	DRE PACA SIT	André Goéminne	Oct. 2004	CETE MED	Eléments relatifs aux trafics entre la France et l'Italie, tous modes confondus, sur les réseaux existants.  1. Données socioéconomiques de cadrage des régions concernées (PACA, Lanquedoc-Roussillon, Piémont, Val d'Aoste, Ligurie) 1. Infrastructures de transport existantes 2. Chiffres de trafic voyageurs 3. Chiffres de trafic marchandises
Contribution en terme d'aménagement du territoire et socio-économique  (Fiches de préparation au débat public)	DRE PACA SIT		Février 2005	CETE MED Buttignol	a) Croissance de la mobilité des biens et des personnes b) La population c) Le tourisme d) L'emploi et les activités économiques e) Niveau d'équipement et services f) L'accessibilité actuelle g) L'organisation des territoires et les intercommunalités h) Comparaisons des solutions/ enjeux liés à l'A51 i) Effets des projets sur l'accessibilité en 2020



	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Disponibilité		Reproductibilité	Mise à disposition du débat (2 DDE)
			Cd info	Papier		
	2 ex	Word	O	O	O	Gap et Grenoble
	2 ex	68 p Carto	N	(A3)	O	Gap et Grenoble
	2 ex	68 p	O	O	O	Gap et Grenoble
	50 ex (+ original)	53 p Word	O	O	O	Gap et Grenoble
	2 ex	142 p Pdf Word Carto jpeg	Oui	Oui	Oui	Gap et Grenoble
	2 ex Un très grand nombre d'exemplaires dispo chez A.G	68p Pdf Word carto jpeg	Oui	Oui (A4)	Oui	Gap et Grenoble
	2 ex	53p Word Carto	O	O (A4)	O	Gap et Grenoble



## > liste des documents électroniques et papier mis à disposition du public

TITRE DE L'ÉTUDE	Maître d'ouvrage	Chargé de l'étude	Date de production	Maître d'œuvre	Sommaire
Vallée du Rhône et Arc Languedocien <i>Éléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports</i>	Ministère de l'Équipement	D. Sudre-Montoya	Sept. 2004		1) La situation actuelle (infrastructures, environnement...) 2) Les transports en 2020 (demande, infrastructures, trafic) 3) Quelle politique de transports en 2020 pour la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien  Référentiel / Lexique
Plaquette trafics routiers 2003		André Goéminne		CETE MED	Comptages des trafics routiers sur l'ensemble PACA
Etude multimodale d'orientation <i>(amélioration des déplacements dans les Alpes du Sud)</i> 3 Tomes : 1. phase 1 2. phase 2 3. phase 3	DRE PACA SIT		2003	JLR Conseil  Systra	<b>1/ Tome 1</b> : Etat des lieux  <b>2/ Tome 2</b> : Situation en 2006 et proposition de mesures d'amélioration à court terme  <b>3/ Tome 3</b> : Situation de référence aux horizons 2013 et 2020 et proposition de mesures d'amélioration à long terme
Accessibilité des Alpes du Sud	DRE PACA SIT	JP Fouquet	Juin 2001	CETE MED	1/ Introduction 2/ Aire d'étude 3/ Analyse bibliographique 4/ Analyse de l'offre actuelle 1. offre routière (voiture particulière) 2. transports collectifs 5/ Synthèse et accessibilité aux grands équipements 6/ Référence à l'horizon 2010- 2015 7/ Conclusion 8/ Annexes
Mission d'expertise sur les tunnels "rapports Descoedres"	Direction des Routes	Des-coeu-dres	Janvier 1996  11 février 2000		1/ rapport de la commission de huit experts sur la faisabilité et la pérennité des ouvrages de la section col du Fau la Bâtie Neuve 2/rapport de la commission de huit experts sur la faisabilité et la pérennité des ouvrages du tracé par la col de la Croix haute
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute  1) Géométrie	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	<b>I/ Parti en aménagement sur place</b> 1. section Col du Fau –Col de Lus la Croix Haute (*2) 2. section Col de Lus la Croix Haute- Aspres sur Buech 3. section Aspres sur Buech-Sisteron 4. échangeurs <b>II/ Parti d'aménagement en tracé neuf</b> 1. section Col du Fau-Col de Lus la Croix Haute (*2) 2. section Col de Lus la Croix Haute- Aspres sur Buech 3. section Aspres sur Buech- Ventavon 4. section Aspres sur Buech-Montrond par la variante des Eygaux 5. Echangeurs <b>III/ Autoroute interdite aux poids lourds par Lus La Croix Haute</b> 1. Pas trouvé 2. section Col de Lus la Croix Haute- Aspres sur Buech 3. section Aspres sur Buech- Ventavon <b>IV/ Autoroute interdite aux poids lourds</b> 1. section Col du Fau-Pellafol (*2) 2. section Pellafol-La Bâtie Neuve 3. section La Bâtie Neuve-La Saulce <b>V/ Profils en travers types</b> <b>VI/ Aménagement de la RN 75 entre le col du Fau et Sisteron</b> 1. Diagnostic en termes de sécurité et de géométrie 2. Propositions de partis d'aménagement <b>VII/ Caractéristiques géométriques principales (*2)</b>



## > liste des documents électroniques et papier mis à disposition du public

TITRE DE L'ÉTUDE	Maître d'ouvrage	Chargé de l'étude	Date de production	Maître d'œuvre	Sommaire
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 2) Environnement	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DHACE	1/ Etat initial 2/ Analyse comparative des variantes proposées 3/ étude de la solution proposée
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 3) Hydraulique  * 1 Rapport  * 2 annexes de carto/ plans sur l'hydraulique fluviale et l'hydraulique routière	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	<b>1) Hydraulique fluviale et torrentielle</b> Etat actuel, contraintes hydraulique, solutions de tracé, estimations des protections et aménagements hydrauliques, analyse comparative des variantes <b>2) Rétablissement des écoulements naturels</b> contraintes générales, hypothèses de calculs et solutions retenues, application par section au projet, analyse et conclusion <b>3) Prise en compte de la pollution routière</b> préambule, démarche et dispositifs retenus hors plateforme, description sommaire des ouvrages d'assainissement de plateforme, application de la démarche de projet
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 4) Géologie-géotechnique	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED	1) Section col du Fau - verrou de Malemort 2) Verrou de Malemort- Aspres sur Buech 3) Aspres sur Buech - Ventavon (2 tomes) 4) Aspres sur Buech-Sisteron 4 bis) Aspres sur Buech-Sisteron ; variante des Eygoux 5) TUNNELS
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 5) Viabilité Hivernale	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	Approche de l'exploitation en période hivernale 1) Objectifs de l'étude 2) Méthodologie des Objectifs de qualité 3) Etat des connaissances (brouillard, verglas, neige, congères) 4) Décomposition de l'itinéraire en sections homogènes 5) Analyse des données par section 6) conclusions
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 6) Chaussées	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	Estimation à l'horizon 2010 des travaux de remise en état des chaussées des sections incorporées au nouveau tracé
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 7) Les ouvrages d'art	DRE PACA SIT  DRE PACA SIT DRE PACA SIT DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	<b>I/ Etude des tunnels</b> - parti en aménagement sur place - parti en tracé neuf - Autoroute interdite aux poids lourds options par LUS et Est de Gap <b>II/ Autres ouvrages d'art non courants et ouvrages courants</b> (manque le 2) - col du Fau-col de la Croix Haute (1) - sud d'Aspres-sur-Buech (3)
Etude Liaison Grenoble-Sisteron Comparaison des solutions d'aménagement  8) Etudes de trafic, économique et financière	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	1) L'aire d'étude et le réseau routier 2) Les flux de déplacements 3) Les trafics recensés et leur évolution 4) Perspective de croissance et réseau de référence 5) Résultats d'affectations de trafic 6) Comment gérer le trafic poids lourds 7) Evaluation économique du projet 8) Faisabilité financière du projet



	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Disponibilité		Reproductibilité	Mise à disposition du débat (2 DDE)
			Cd info	Papier		
	1 ex	237p 94p 90p +17 planches word carto et photo	N	(A3)	N	Gap
	1 ex	rapport env 150 p  Word Carto	N	(A3)	N	Gap
	1 ex	word carto Plan	N	(A4)	N	Gap
	1 ex	36 p Word, photos, plans	N	(A4)	N	Gap
	1 ex	11 p Word, plans	N	(A4)	N	Gap
	1 ex	       167 p 92 p		(A4) (A3)	N	Gap
	1ex	51 p Word Carto	N	(A3)	N	Gap



## > liste des documents électroniques et papier mis à disposition du public

TITRE DE L'ÉTUDE	Maître d'ouvrage	Chargé de l'étude	Date de production	Maître d'œuvre	Sommaire
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 9) Etude socio-économique	DRE PACA SIT Ministère de l'équipement		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	1) Introduction (objectifs et périmètres utilisés) 2) Cadrage économique global (le Grand Sud-Est et les enjeux de développement) 3) La zone d'étude proche (cadrage socio-économique, organisation et fonctionnement du territoire et transports et déplacements) 4) Cadrage socio-économique par territoire 5) Evaluation socio-économique (impacts des variantes sur les conditions d'accessibilité, effets économiques induits...)
Etude de l'autoroute par Lus La Croix Haute 10) Estimations	DRE PACA SIT		Juillet 1999	CETE MED DISTOA	1) Estimations pour le parti en aménagement sur place 2) Estimations pour le parti en tracé neuf 3) Estimations pour le parti mixte 4) Estimations pour l'autoroute interdite aux poids-lourds par Lus La Croix Haute 5) Estimations pour l'autoroute interdite aux poids-lourds par l'Est de Gap
Comparaison des solutions d'aménagement Liaison Grenoble Sisteron  1/ Rapport de Synthèse  2/ Résumé	DRE PACA SIT		Oct 1999  Août 1999	CETE MED DISTOA	<b>1ère partie :</b> Pourquoi un aménagement routier sur l'axe alpin (évolution de la demande et des trafics ; autres solutions d'aménagement : ferroviaires, amélioration des routes nationales, élargissement de l'A7) <b>2nde partie :</b> Les Enjeux de la liaison (enjeux environnementaux et socio-économiques, la problématique des poids lourds) <b>3ème partie :</b> La solution par l'EST de Gap <b>4ème partie :</b> La solution par Lus La Croix Haute <b>5ème partie :</b> Comparaison des 2 options (domaines socio-économiques, environnementaux et aspects techniques et financiers)
Etude par Lus La Croix-Haute Photomontages	DRE PACA SIT		Nov 1999	CETE MED	Photomontages réalisés à partir de variantes de tracé étudiées lors des études par Lus la Croix-Haute de 1998/1999 Le Fau, Saint Michel Les Portes, Saint Michel De Clelles, Le Percy, Monestier Du Percy, Saint Julien en Beauchene
Liaison Grenoble-Sisteron Le point sur les études	Ministère de l'équipement		Oct 1999	Ministère de l'équipement	<b>Le bilan des études conduites jusqu'en 1999</b> 1) Pourquoi un aménagement routier important sur l'axe alpin ? 2) Les enjeux de la liaison 3) Le passage par l'Est de Gap 4) Le passage par Lus la Croix Haute 5) Comparaison des 2 options
APS Environnement  Section Col du Fau - La Saulce 3 tronçons 1. Col du Fau- Pellafol 2. Pellafol - La Batie Neuve 3. La Batie-Neuve - La Saulce  * 1 rapport par tronçon * 1 annexe par tronçon sauf pour 2. : 2 tomes	DRE PACA SIT		Déc 1993	CETE MED DHACE	<b>1ère partie : L'état initial</b> Le milieu physique, le milieu naturel, l'occupation du sol, le paysage, les contraintes de l'environnement <b>2nde partie : Présentation et justification de la variante retenue</b> Rappel des différentes variantes, choix de la solution, présentation de la variante retenue <b>3ème partie : Les impacts</b> Impacts sur le milieu physique, le milieu naturel, l'occupation du sol... <b>4ème partie : Les mesures</b> d'accompagnement pour limiter les impacts et l'estimation des coûts de ces mesures. Les mesures d'accompagnement pour les effets climatiques, le milieu naturel, les paysages et les effets sur l'eau. Estimation des coûts des aménagements et des mesures d'accompagnement envisagés.



	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Disponibilité		Reproductibilité	Mise à disposition du débat (2 DDE)
			Cd info	Papier		
	1 ex	Word Carto  116 p	N	O (A3)	N	Gap
	1 ex	52 p  Word	N	(A4)	N	Oui ?
	1. 1ex  2. 1ex	257 pages  20 pages  Carto Word	O  word et Pdf sur le réseau sauf cartes	O	N O O N	Gap et Grenoble
	1 ex	55 p	N	(A3)		Gap et Grenoble
	2 ex	49 p	N	(A4)		Gap et Grenoble
	1) 4 ex 2) 4 ex 3) 4 ex  1) 4 ex 2) 4 ex 3) 4 ex	Word Carto  1. 96 p 2. 316 3. 274  1. +300 p 2. +500 p 3. +185p	N	(A4)		Gap et grenoble



## > liste des documents électroniques et papier mis à disposition du public

TITRE DE L'ÉTUDE	Maître d'ouvrage	Chargé de l'étude	Date de production	Maître d'œuvre	Sommaire
Comptes rendus des réunions de concertation sur la section La Saulce-La Batie-Neuve de 1993			Mars 1993	CETE MED	Recueil des comptes rendus des réunions de concertation concernant la section La Saulce-La Batie-Neuve qui ont eu lieu entre 1992 et 1993
Section médiane : <i>Col du Fau-Sisteron</i>  Etude comparative des variantes  <i>Dossier de synthèse</i>	DRE PACA SIT		Octobre 1991	CETE MED CETE MED	<b>1ère Partie :</b> Rappel historique (objectifs initiaux de l'autoroute Grenoble-Sisteron, une nouvelle étude comparative) <b>2nde Partie :</b> Le contexte socio-économique (démographie, activités économiques, tourisme, urbanisation) <b>3ème Partie :</b> Les contraintes et les tracés <b>4ème Partie :</b> Comparaison technique des variantes (trafic, environnement, estimations et bilan économiques...) <b>5ème Partie :</b> L'influence des tracés sur l'aménagement du territoire 6ème Partie : synthèse et conclusions
Dossier de consultation des élus et des administrations sur l'autoroute Grenoble-Sisteron de 1987	DRE PACA SIT		Déc 1987		1) Le contexte (hommes, activités, tourisme, infrastructures) 2) Les partis d'aménagement envisagés et les coûts de réalisation 3) Effets attendus sur le plan de l'aménagement du territoire 4) Trafics attendus et avantages apportés à la collectivité 5) Analyse comparative du point de vue de l'environnement



	Nombre d'exemplaires	Nombre de pages	Disponibilité		Reproductibilité	Mise à disposition du débat (2 DDE)
			Cd info	Papier		
	2 ex + original	54 p Word	N	(A4)	O	Gap et Grenoble
	1 ex	79 p Word Carto	N	(A3)	O	
	2 ex + original	45 p Word Carto	N	(A3)	O	O

## > liste des documents électroniques et papier mis à disposition du public

Etudes et documents recensés par : FRAPNA Isère - Association DRAC Nature - Association CATR  
et mis à disposition du public sous leur responsabilité

### L'appareil légal et réglementaire

Date	Titre	Auteur	Commendaire	Thème	Où le trouver	Format
1/04/1992	Décret 92-379 Schéma Directeur Routier National			Tracé	CPDP Sisteron	CD-ROM
1992	Plan d'ensemble du Schéma Directeur Routier National			Tracé	CPDP Sisteron	CD-ROM
31/12/93	D.U.P. A51 Coynelle Col du Fau			Tracé	CPDP Sisteron	CD-ROM
31/12/93	Mise en conformité S.D.A.U. Grenoble			Tracé	CPDP Sisteron	CD-ROM
25/06/99	Loi LOADT loi 99-533				CPDP Sisteron	CD-ROM
18/04/02	Loi LOADT Décret 2002-560				CPDP Sisteron	CD-ROM
18/04/02	Schémas multimodaux de services collectifs des transports de voyageurs et de marchandises approuvés				CPDP Sisteron	CD-ROM
	Convention alpine				<a href="http://www.convenzionedellealpi.org">www.convenzionedellealpi.org</a>	Internet

### L'actualité législative et réglementaire de la LGS

1/08/01	Communiqué de presse	Ministère de l'Équipement			CPDP Sisteron	CD-ROM
18/12/03	CIADT				C2ATR	
2/12/04	Etat d'avancement du CIADT				C2ATR	Internet
8/12/04	Conférence de presse du ministre	Ministère			C2ATR	Internet
9/12/04	Dossier de presse avec projection de la demande de transport à l'horizon 2025				C2ATR	Internet
mars-03	Audit du Conseil Général des Ponts et Chaussées et de l'inspection des finances				C2ATR	Internet
fév-04	Réponse sur le chat, Vauzelle		Région PACA			CD-ROM
2/06/04	Réponse de De Robien à Spagnou (Assemblée nationale)					CD-ROM

### A7

	Rapport Blanchet (projections A51)	Prospective, hors série		Tracé	<a href="http://www.equipement.gouv.fr/rapports/Vallee_Rhone_Arc_Languedocien/index.htm">www.equipement.gouv.fr/rapports/Vallee_Rhone_Arc_Languedocien/index.htm</a>	
	Saturation du couloir rhodanien : le débat avant le débat			Flux	C2ATR	

Etudes et documents recensés par : FRAPNA Isère - Association DRAC Nature - Association CATR  
et mis à disposition du public sous leur responsabilité

### Les textes essentiels

Date	Titre	Auteur	Commenditaire	Thème	Où le trouver	Format
3/03/04	Décision	CNDP			CPDP Sisteron	CD-ROM
2/06/04	Décision	CNDP			CPDP Sisteron	CD-ROM
7/07/04	Décision	CNDP			CPDP Sisteron	CD-ROM

### La doctrine

	Introuvable débat public	Christian GARNIER			CDPD Sisteron	CD-ROM
	Le débat public : dans l'intérêt du maître d'ouvrage	Pierre ZEMOR			CDPD Sisteron	CD-ROM
	Rapport de synthèse	Cellule prospective et stratégie	Ministère de l'environnement		CDPD Sisteron	CD-ROM
	Thèse : analyse du débat public sur la rocade est de Lyon				FRAPNA ISERE	papier

### Etude

1993	Autoroutes de France		Ministère de l'Equipement	Finances	ADF	papier
1993	La caisse nationale des autoroutes		CNA	Finances	CNA	papier
déc-94	Rapport d'étape de la commission d'expertise			Géologie	FRAPNA ISERE	Papier
fév-95	Quelques données actuelles sur le projet d'autoroutes entre Grenoble et Sisteron	M. BELLI RIZ		Flux-Géologie	FRAPNA ISERE	Papier
1995	Pour une politique soutenable des transports	Cellule prospective et stratégie	Ministère de l'environnement		DRAC Nature	Papier
1995	Vers une tarification équitable et efficace des transports	Livre vert	Commission européenne		DRAC Nature	Papier
juin-96	Etude internationale de l'horizon 2010	Direction des routes et des transports	Ministère de l'équipement		DRAC Nature	Papier
juil-96	Débat public et infrastructure de transport	Cellule prospective et stratégie	Ministère de l'environnement		DRAC Nature	Papier
juil-96	Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communs	Livre blanc	Commission européenne		DRAC Nature	Papier
oct-97	La demande de transport en 2015	Service économique et statistique	Ministère de l'équipement		DRAC Nature	Papier
1997	Pour des alternatives à l'autoroute A 51	Collectifs opposants	FRAPNA ISERE	Tracé	FRAPNA ISERE	papier

## > liste des documents électroniques et papier mis à disposition du public

Etudes et documents recensés par : FRAPNA Isère - Association DRAC Nature - Association CATR  
et mis à disposition du public sous leur responsabilité

### Etude

Date	Titre	Auteur	Commendaire	Thème	Où le trouver	Format
juil-98	Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures	Livre blanc	Commission européenne		DRAC Nature	papier
1998		BROSSIER	Ministère des transports		FRAPNA ISERE	
oct-98	Perspectives d'évolution de la demande à l'horizon 2020	Direction des affaires économiques internationales service économique et statistique	Ministère de l'équipement		DRAC Nature	papier
juin-99	Rapport de la cour des comptes sur la politique autoroutière		Cour des comptes	Finances	Journaux	papier
juil-99	Liaison Grenoble-Sisteron Etude par Lus, socio-économique		CETE d'Aix	Economie	FRAPNA ISERE	papier
juil-99	Liaison Grenoble-Sisteron Etude par Lus, environnement		CETE d'Aix	Environnement	FRAPNA ISERE	papier
oct-99	Liaison Grenoble-Sisteron, comparaison des solutions d'aménagement, dossier de synthèse		CETE d'Aix	Tracé	DRAC Nature	papier
oct-99	Liaison Grenoble-Sisteron, comparaison des solutions d'aménagement, étude de trafic		CETE d'Aix	Gestion de flux	DRAC Nature	papier
oct-99	Liaison Grenoble-Sisteron, le point sur les études	GMV conseil	Ministère de l'Equipement		DRAC Nature	papier
oct-99	Axe Ambérieu-Sisteron, étude d'amélioration des infrastructures de transport		C.R. Rhône Alpes	Flux	DRAC Nature	papier
mai-02	Note provisoire LGS- La Saulce-Bâtie-		CETE d'Aix	Flux	FRAPNA ISERE	papier
mars-02	DRE compte rendu LGS		DRE	Avis élus	FRAPNA ISERE	papier
oct-02	Eléments de comparaison du tracé		Direction des routes		FRAPNA ISERE	papier
mai-02	Annexe à la consultation mission d'assistant au maitre d'ouvrage pour les études de développement local		DRE PACA		FRAPNA ISERE	papier

## > Cartes publiées par la DRE PACA dans la présentation du projet

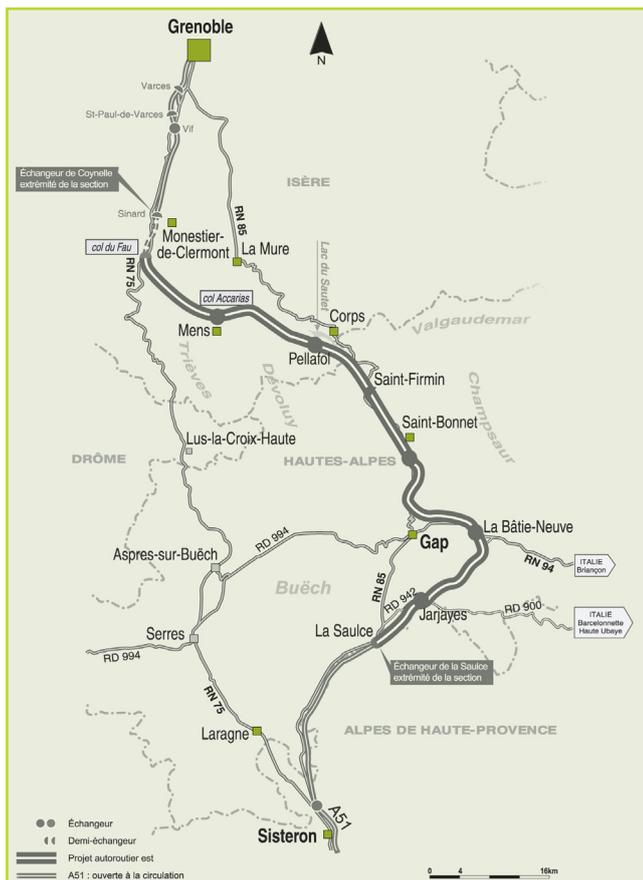
### > Aménagement des routes existantes



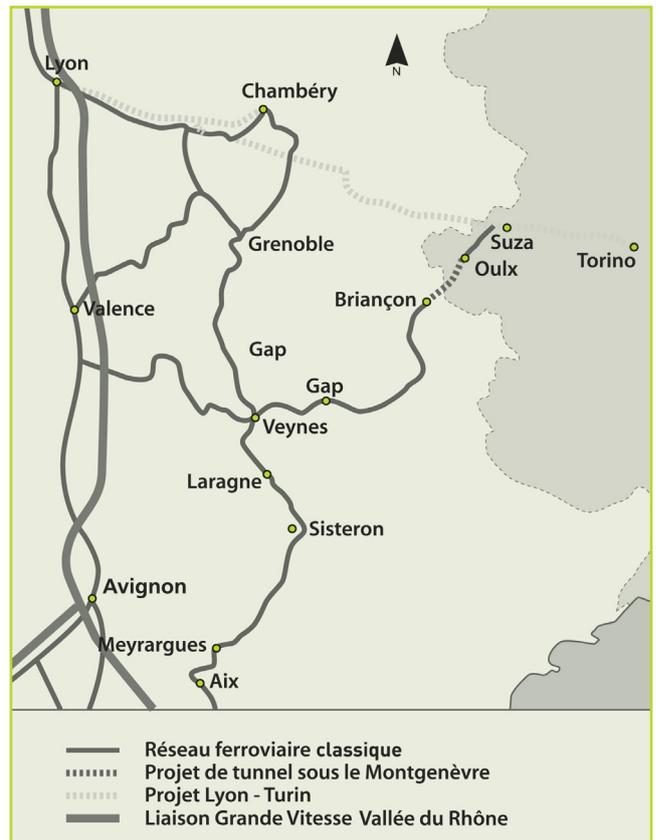
### > Itinéraire et desserte locale (échangeurs autoroutiers)



### > Itinéraire et desserte locale (échangeurs autoroutiers)



### > Le scénario ferroviaire



**cndp**  
Commission nationale  
du débat public

6, rue du Général Camou - 75007 Paris  
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90  
Courriel : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)