

LIAISON ENTRE GRENOBLE ET SISTERON

La décision du Gouvernement sur l'A.51 suite au débat public : une étape décisive pour l'engagement du projet

Dossier de presse :

- . Communiqué de presse : Dominique PERBEN choisit le tracé autoroutier par l'Est de Gap pour la nouvelle liaison entre Grenoble et Sisteron
- . Un projet qui a subi beaucoup d'aléa
- . Les solutions soumises au débat public
- . Un débat public particulièrement suivi
- . Les raisons d'un choix, une étape décisive pour l'engagement du projet
- . Les prochaines étapes, l'engagement du projet

Paris, le jeudi 16 mars 2006

Dominique PERBEN choisit le tracé autoroutier par l'Est de Gap pour la nouvelle liaison entre Grenoble et Sisteron

ministère
des Transports
de l'Équipement
du Tourisme
et de la Mer



Cabinet
du ministre

Communiqué de

Le débat public sur la liaison entre Grenoble et Sisteron s'est achevé le 20 octobre dernier. Il a suscité un fort intérêt du public, des élus et des associations. Toutes les solutions ont été présentées : l'aménagement des routes nationales existantes, la solution autoroutière par Lus-la-Croix-Haute, la solution autoroutière passant par l'Est de Gap.

Dominique PERBEN, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, se félicite de la qualité des échanges et de la richesse du débat. Il constate qu'un très large consensus s'est dégagé quant à la nécessité d'améliorer le niveau de service de la liaison routière entre Grenoble et Sisteron.

Considérant que seule une liaison autoroutière passant par l'Est de Gap permet d'assurer pleinement l'aménagement du territoire en desservant les principales zones économiques et touristiques des Alpes du Sud, le Gouvernement décide de retenir cette solution.

Cette liaison, qui a vocation à être concédée, devra répondre prioritairement aux objectifs suivants :

- améliorer les liaisons nord-sud au sein du massif alpin en termes de fluidité de la circulation et de sécurité ;
- favoriser le développement économique et durable des territoires traversés ;
- assurer une meilleure desserte des pôles économiques et touristiques des Alpes du Sud.

Compte tenu de la complexité du projet et de l'attention qu'il suscite de la part du public, Dominique PERBEN a décidé que la concertation soit poursuivie tout au long de son élaboration.

La prochaine étape de la réalisation de cette liaison sera la détermination d'une bande de 300 mètres dans laquelle s'inscrira le tracé et qui permettra de procéder à l'enquête publique dont le lancement est prévu en 2008. Les études de financement seront approfondies et présentées aux collectivités territoriales concernées. Une dizaine d'années de travaux environ sera ensuite nécessaire pour la réaliser.

Service de Presse du cabinet

01 40 81 72 36
01 40 81 31 59
01 40 81 12 90

2 – Un projet qui a subi beaucoup d'aléas

Les **premières études** relatives au projet de liaison entre Grenoble et Sisteron et à l'autoroute A51 remontent à plus de trente ans. Les décisions et les controverses ont été nombreuses, expliquant ainsi qu'aucun consensus n'a pu être trouvé pour prolonger l'A51 entre le col du Fau, au Nord, et la Saulce, au Sud.

Une décision ministérielle en date du **30 mars 1992** retient un fuseau de **passage à l'Est de Gap** pour cette autoroute inscrite aux schémas directeurs routiers nationaux de 1988 et 1992. Les tronçons Grenoble – col du Fau et Sisteron – La Saulce sont déclarés d'utilité publique respectivement en 1993 et 1994 alors que la faisabilité technique de la section centrale suscite toujours certaines interrogations. La **mission d'experts internationaux** mandatés par le ministre conclura finalement à la faisabilité de la solution Est moyennant des adaptations du projet initial. En 1997, Bernard PONS décide de soumettre le projet à l'enquête publique.

La veille de l'ouverture de l'enquête, **Jean-Claude GAYSSOT suspend la procédure** afin d'examiner l'ensemble des partis d'aménagement envisageables pour la liaison entre Grenoble et Sisteron. Le rapport BROSSIER publié en 1998, *La politique française des transports terrestres dans les Alpes*, préconise une actualisation des études pour le projet Ouest passant par le col de la Croix-Haute. Une concertation locale avec les élus et les associations est lancée en 1999. La variante Ouest est alors retenue.

Après avoir mené une concertation avec les élus des régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur entre octobre 2002 et juin 2003, **Gilles de ROBIEN** indique sa **préférence pour un tracé par l'Est de Gap**.

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 fixe **deux objectifs** à cette infrastructure :

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

Par décision du **2 juin 2004**, la CNDP a décidé d'organiser un **débat public** portant sur l'ensemble des partis d'aménagement (l'aménagement des routes existantes, la solution autoroutière par Lus la Croix Haute, la solution autoroutière passant par l'est de Gap). Ce débat s'est tenu du 7 juin au 20 octobre 2005.

3 - Les solutions soumises au débat public

Le débat public s'est déroulé du 7 juin au 26 juillet et du 23 août au 20 octobre 2005. Il a porté sur l'ensemble des partis d'aménagement envisageables :

- 1) l'aménagement des routes existantes,
- 2) la solution autoroutière par Lus la Croix Haute,
- 3) la solution autoroutière passant par l'est de Gap.

3.1 - Aménagement des routes nationales

Cette solution consiste à dévier certaines agglomérations, à créer des créneaux de dépassement et à supprimer des passages à niveaux. Les aménagements seront mis en service progressivement. Son coût est estimé à 610 millions d'euros.

Les effets positifs attendus :

- une amélioration de la sécurité sur les routes nationales,
- un meilleur cadre de vie dans les agglomérations,
- la circulation locale privilégiée.

Mais :

- des temps de parcours Gap-Grenoble et Grenoble-Sisteron toujours importants,
- des routes saturées dans 20 ans.

3.2 - Autoroute de montagne par l'Ouest de Gap

Outre une liaison directe Nord-Sud, ce projet comprend un tronçon autoroutier entre La Saulce et la Bâtie-Neuve. Il a vocation à être concédé. Son coût est estimé à 1,8 milliards d'euros.

Les effets positifs attendus :

- une meilleure desserte du Trièves, du Diois, des Baronnies et du Buëch,
- une circulation de transit éloignée du cœur des agglomérations,
- un important délestage des routes nationales 75 et 85,
- des gains de temps de parcours (Marseille-Grenoble : moins de 2 h 30 au lieu de 2 h 50 ; Gap-Grenoble : 1 h 20 au lieu de 1 h 40 ; Aspres-Grenoble : 50 mn au lieu de 1 h 20).

Mais :

- un passage difficile dans la vallée du Buëch
- une moins bonne desserte des zones touristiques et économiques des Alpes du Sud

3.3 - Autoroute de montagne par l'Est de Gap

Ce projet a vocation à être concédé. Son coût est estimé à 2,2 milliards d'euros.

Les effets positifs attendus :

- une meilleure desserte du Dévoluy, de l'Ubaye, de l'Embrunais, du Champsaur et au-delà du Briançonnais, et des principales zones touristiques des Alpes du sud,
- le renforcement de Gap comme pôle urbain des Alpes du sud,
- une circulation de transit éloignée du cœur des agglomérations,
- les routes nationales 75 et 85 délestées d'une partie de la circulation au profit des usages locaux,
- des gains de temps de parcours (Marseille-Grenoble : 2 h 40 au lieu de 2 h 50 ; Gap-Grenoble : moins de 1 h 10 au lieu de 1 h 40 ; Saint-Bonnet-Grenoble : 50 mn au lieu de 1 h 20).

Mais :

- des difficultés géologiques et environnementales, notamment dans la partie nord de l'itinéraire.

4 – Un débat public particulièrement suivi

Le débat public s'est déroulé du 7 juin au 26 juillet et du 23 août au 20 octobre 2005. Il a porté sur l'ensemble des partis d'aménagement envisageables :

- 1) l'aménagement des routes existantes,
- 2) la solution autoroutière par Lus la Croix Haute,
- 3) la solution autoroutière passant par l'est de Gap.

La commission particulière du débat public (CPDP) a été présidée par Daniel Ruez, géomètre-expert à Montbéliard, membre de la Commission Nationale de Débat Public et président honoraire de la Compagnie Nationale des Commissaires Enquêteurs de France.

La commission était composée de :

- Nerte Fustier-Dautier, retraitée de la Direction régionale de l'environnement de PACA, ancienne adjointe au maire chargée de la culture à Aix en Provence,
- Danielle Barres, ingénieure à l'Institut National de la Recherche Agronomique,
- Yves François, agriculteur dans l'Isère, président de la commission environnement de la Chambre d'Agriculture de l'Isère,
- Vincent Tonnelier, ancien hôtelier à La Grave (05), organisateur du Salon du Bois à Grenoble,
- Roger Peiffer, général de l'armée de l'air.

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 pour l'atelier sur les modèles de trafic en réponse à la demande d'expertise complémentaire,
- **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**,
- **296 articles de presse** ont été publiés du 12 mai au 19 décembre 2005,
- **3 conférences de presse**
- **1 film sur le débat** réalisé à la demande de la CPDP, et projeté lors des séances de conclusion.

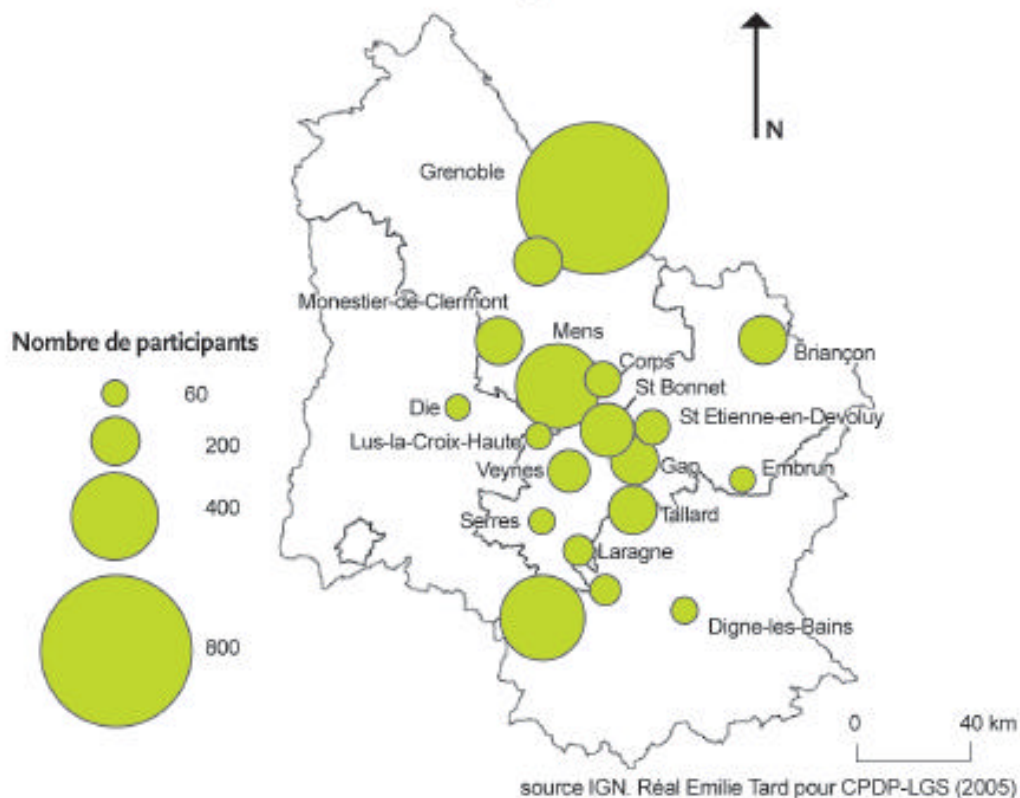
Les réunions publiques locales ont été privilégiées, le dispositif a été conçu ainsi :

- 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.

Des réunions supplémentaires ont été demandées par les associations ou les élus. La CPDP a organisé, de ce fait, 5 réunions supplémentaires.

Le programme des réunions privilégiait la parole du public. La CPDP introduisait chaque réunion par un court exposé sur l'organisation du débat. La direction régionale de l'équipement (DRE) Provence – Alpes – Côte d'Azur, maître d'ouvrage délégué, présentait ensuite le projet en une dizaine de minutes. La parole était enfin donnée au public par le membre de la commission particulière en charge de l'animation.

PARTICIPATION AUX RÉUNIONS PUBLIQUES



5– Les raisons d’un choix, une étape décision pour l’engagement du projet

Le principe de la réalisation d’une **liaison autoroutière concédée entre Grenoble et Sisteron, passant par l’Est de Gap**, est retenu. Les études de cette liaison seront relancées en vue de préparer l’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique.

.5.1 - Les raisons du choix du gouvernement

Le débat a mis en évidence la nécessité et l’**urgence d’améliorer les liaisons entre Grenoble et Sisteron** tant pour désenclaver et aménager le territoire que pour assurer la continuité de l’itinéraire.

Le **développement du ferroviaire**, qui doit être poursuivi, ne permet pas d’apporter une réponse à la hauteur des besoins. L’aménagement des routes ne réglerait que temporairement les problèmes de fluidité déjà constatés sur la route. La préférence du Gouvernement s’est donc portée sur une liaison autoroutière.

Si le **passage par Luz-la-Croix-Haute** présente un tracé légèrement plus court, il maintient les principales zones touristiques des Alpes du Sud, dans un enclavement préjudiciable à leur développement.

La **seule solution** permettant d’améliorer la liaison entre Grenoble et Sisteron, en contribuant pleinement à l’**aménagement du territoire** et en desservant les principales zones économiques et touristiques des Alpes du Sud, est une **nouvelle autoroute passant par l’Est de Gap**.

5.2. - Les objectifs du projet

Ce projet devra répondre prioritairement aux objectifs suivants :

- **améliorer les liaisons nord-sud au sein du massif alpin en termes de fluidité de la circulation et de sécurité ;**
- **favoriser le développement économique et durable des territoires traversés ;**
- **assurer une meilleure desserte des pôles économiques et touristiques des Alpes du Sud.**

5.3. – La poursuite du projet

Le Gouvernement a pris sa décision à l’issue du débat public prévu par la loi. Elle sera publiée au Journal Officiel. Elle marque une étape décisive pour l’**engagement de ce projet** et seule l’organisation d’un nouveau débat public de même nature pourrait éventuellement la remettre en cause.

Les études d’avant-projet sommaires de cette solution seront **poursuivies**. Elles utiliseront les éléments disponibles, qui seront actualisés et s’attacheront à rechercher toutes les optimisations de tracé permettant de réduire les coûts, les difficultés techniques liées à la géologie et les impacts sur l’environnement. Elles viseront également un objectif de cohérence intermodale.

Elles porteront tout particulièrement sur :

- les **enjeux** liés à l'agriculture, au paysage et à l'environnement, notamment ceux relatifs aux sites Natura ;
- **cohérence** de la future infrastructure avec les aménagements qui pourraient être envisagés ou réalisés sur les routes existantes du réseau routier national (RN 85) ou départemental (ex RN 75).

Compte tenu de la complexité du projet et de l'attention qu'il suscite de la part du public, un la **concertation** sera poursuivie tout au long de l'élaboration du projet, jusqu'à la clôture de l'enquête publique.

6 - Les prochaines étapes, l'engagement du projet

6.1 – Les études (environ 3 ans)

La décision ministérielle sur les conditions de la poursuite du projet permet de relancer les études nécessaires :

➤ **Les études d'avant-projet sommaire (2006 / 2007)**

Dans le fuseau de 1000 mètres retenu par décision ministérielle en date du 30 mars 1992, et en concertation avec les élus, administrations et chambres économiques :

- recherche et comparaison de bandes de 300 mètres de largeur environ,
- définition des systèmes d'échange,

Ces études conduiront au choix de la **bande de 300 mètres** par décision ministérielle et permettront d'engager les études détaillées d'avant-projet sommaire.

➤ **Inventaires Natura 2000 et études environnementales (2006/2007)**

Des études destinées à évaluer les incidences du projet à l'intérieur et à proximité des sites Natura 2000 seront engagées parallèlement à la définition des bandes de 300 mètres.

➤ **La déclaration d'utilité publique (2008/2009)**

L'**enquête publique** portera sur la bande de 300 mètres retenue, le dossier d'enquête comportera :

- une étude d'impact sur l'environnement,
- une évaluation économique et sociale.

La **déclaration d'utilité publique** sera prise par décret après avis du Conseil d'État.

6.2 - La mise en concession (environ 2 ans)

Les **études financières** seront approfondies et leurs conclusions présentées aux collectivités territoriales.

La concession du projet nécessitera la conclusion tour de table financier avec les collectivités territoriales concernées. Il permettra de procéder au lancement de la procédure de mise en concurrence pour le choix du concessionnaire.

6.3 - La réalisation (9 ans de travaux environ)

- Les procédures préalables :
 - l'enquête parcellaire et les acquisitions foncières,
 - l'archéologie,
 - l'enquête loi sur l'eau,
 - les études détaillées (emprises, échangeurs, rétablissements de voiries, ouvrages d'art...),
 - l'obtention des autorisations administratives nécessaires.

- Les travaux

- La mise en service de l'autoroute