

Schéma de services collectifs de transport - Un programme d'amélioration des déplacements dans les Alpes du Sud

(Communiqué du 26 octobre 2000)

01 La priorité donnée dans les schémas de services collectifs de transports au rééquilibrage entre les différents modes doit trouver dans les zones sensibles un point d'application privilégié.

02 C'est dans cet esprit qu'ont été examinés les problèmes de desserte en transports dans les Alpes, notamment la réalisation de la liaison ferroviaire Lyon-Turin qui sera l'un des points essentiels du prochain sommet franco-italien.

03 Néanmoins, dans le respect du protocole transport de la convention alpine, un certain nombre de liaisons routières doivent être aménagées.

04 Pour les Alpes du Sud, un programme d'amélioration des déplacements est arrêté.

Il repose en particulier sur le principe d'une liaison sûre et efficace entre Grenoble et Sisteron d'une part, de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers l'Italie d'autre part.

05 L'hypothèse d'une autoroute allant du Col du Fau dans l'Isère à La Saulce dans les Hautes-Alpes par l'Est de Gap, présentée lors de la concertation qui s'est tenue entre novembre 1999 et février 2000, ne répondait pas à l'ensemble des problèmes posés et pénalisait l'environnement. Elle est abandonnée.

06 Pour assurer la liaison entre Grenoble et Sisteron, il sera réalisé un aménagement progressif sous forme de 2x2 voies dénivelées, qui privilégiera l'utilisation du tracé existant de la RN 75. La vitesse autorisée n'y dépassera pas, selon les sections, 110 ou 90 km/h, voire 70 km/h dans des secteurs très sensibles.

06 Lorsque les contraintes environnementales s'opposeront à la réalisation d'une route à 2x2 voies dénivelées, il sera procédé à des travaux de mise en sécurité, des déviations, des voies de dépassement, dès lors que la continuité de l'itinéraire sera respectée.

07 Dans le respect de ce parti d'aménagement, le principe d'une concession est retenu.

08 Afin de préserver l'itinéraire du report de transit de poids lourds empruntant la vallée du Rhône, des mesures spécifiques seront mises en place pour réguler le trafic poids lourds.

09 Pour les liaisons avec l'Italie, en complément des études et travaux des déviations relatives à la RN 94 et à l'étude relative au tunnel sous le Montgenèvre inscrites au contrat de plan, le principe d'une liaison Sisteron – La Bâtie Neuve à 2x2 voies dénivelée et concédée, permettant d'améliorer les déplacements entre la région PACA et l'Est des Hautes-Alpes et l'Italie est retenu.

10 Une étude complémentaire sur l'amélioration des transports terrestres entre La Bâtie Neuve et le Montgenèvre sera lancée, dans l'objectif de limiter le trafic des poids lourds en privilégiant les modes ferroviaires ou mixtes (ferroutage, transport combiné).

11 Une instance de suivi regroupant services de l'Etat, élus locaux et associations sera mise en place pour faire régulièrement le point de l'avancement des études et des procédures.

Précisions sur le programme d'amélioration des déplacements dans les Alpes du Sud

(Communiqué du 27 octobre 2000)

01 Après avoir pris connaissance du bilan de la concertation qui s'est tenue entre novembre 1999 et février 2000, le ministre a élaboré, en concertation avec l'ensemble des exécutifs et des élus locaux, un programme d'amélioration des déplacements dans les Alpes du Sud

02 Ce programme est confirmé.

Il repose en particulier sur le principe d'une liaison sûre et efficace entre Grenoble et Sisteron d'une part, de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur vers l'Italie d'autre part.

03 Pour assurer la liaison entre Grenoble et Sisteron, il sera réalisé un aménagement progressif sous forme de 2x2 voies dénivelées et concédée, qui privilégiera l'utilisation du tracé existant de la RN 75. La vitesse autorisée n'y dépassera pas, selon les sections, 110 ou 90 km/h, voire 70 km/h dans des secteurs très sensibles.

04 Lorsque les contraintes environnementales s'opposeront à la réalisation d'une route à 2x2 voies dénivelées, il sera procédé à des travaux de mise en sécurité, des déviations, des voies de dépassement, dès lors que la continuité de l'itinéraire sera respectée.

05 Afin de préserver l'itinéraire du report de transit de poids lourds empruntant la vallée du Rhône, des mesures spécifiques seront mises en place pour réguler le trafic poids lourds.

06 Pour les liaisons avec l'Italie, en complément des études et travaux des déviations relatives à la RN 94 et à l'étude relative au tunnel sous le Montgenèvre inscrites au contrat de plan, le principe d'une liaison Sisteron – La Bâtie Neuve à 2x2 voies dénivelée et concédée, permettant d'améliorer les déplacements entre la région PACA et l'Est des Hautes-Alpes et l'Italie est retenu.

07 Une étude complémentaire sur l'amélioration des transports terrestres entre La Bâtie Neuve et le Montgenèvre sera lancée, dans l'objectif de limiter le trafic des poids lourds en privilégiant les modes ferroviaires ou mixtes (ferroutage, transport combiné).

08 Par ailleurs, le ministre confirme les aménagements de voirie locales envisagés avec les élus : itinéraires entre Gap et Aspres-sur-Buëch et entre Corps et Clelles, mise en sécurité de la RN 85 dans les Hautes-Alpes et l'Isère.

09 Une instance de suivi regroupant services de l'Etat, élus locaux et associations sera mise en place pour faire régulièrement le point de l'avancement des études et des procédures.

Curiosité biographique – Etude intermodale 06 et états de service de Monsieur Jean-Didier Blanchet

Les participants aux réunions du Comité de pilotage de l'Etude intermodale entreprise dans le cadre de l'élaboration de la DTA des Alpes-Maritimes, seront intéressés de connaître les états de service antérieurs de Monsieur Jean-Didier Blanchet, chargé par le ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement d'assurer la coordination de l'ensemble de l'étude (qualifiée de fondamentale), selon les instructions de la lettre de mission en date du 07.01.1998 conjointement signée par le Directeur des Routes et le Directeur des Transports Terrestres.

Le cursus reproduit ci-après est celui figurant dans les actes des *Premières assises du transport en Rhône-Alpes* (Lyon, le 14 avril 2000) où M. Blanchet intervenait à la table ronde intitulée "Adapter le système de transports des régions du sud-est de la France à leur ambition de carrefour européen".

Jean-Didier Blanchet

Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Jean-Didier Blanchet est membre de la 4^{ème} section du Conseil général des Ponts et Chaussées depuis 1997. Il a été président-directeur général puis vice-président de la société des hôtels Méridien de 1993 à 1997, administrateur de la société des hôtels Concorde de 1993 à 1995, directeur général d'Air-France de 1992 à 1993, président-directeur général d'Air Charter de 1982 à 1988, et conseiller technique puis directeur de cabinet du Secrétaire d'Etat aux Transports de 1973 à 1977. Jean-Didier Blanchet a également été administrateur d'Amadeus de 1987 à 1993, d'Aéroports de Paris de 1998 à 1993, d'Air Inter de 1998 à 1993, de TAT de 1989 à 1991, d'UTA de 1990 à 1992, et de la Sabena de 1991 à 1993.

Par souci d'équité à l'égard de Monsieur Jean-Didier Blanchet, rappelons (ce qui fut omis dans son CV) qu'il fut l'un des trois co-auteurs du "Rapport Brossier" (1998) auquel on doit la remise en question, par les Services de l'Etat, des Rapports Legrand (1991) et Besson (1993) sur lesquels se fondait le projet Mercantour [cf. Bulletins GIR n° 10/11 et n° 12/13].