

*Débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron
Cahier d'acteur du GIR Maralpin*

*Une décision
qui concerne l'ensemble du massif alpin*



Association Loi 1901
Agréée pour la protection de l'environnement pour
la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Membre de la Mission Opérationnelle
Transfrontalière [DATAR]

Le Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin), a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que la protection de l'environnement, dans les zones littorale et maralpine (Alpes méditerranéennes).

CONTACT

Jacques Molinari
Secrétaire scientifique
49, avenue Cernuschi
F – 06500 Menton
Tél./fax : xx33 - (0)4 93 35 35 17
Courriel :

gir.maralpin@wanadoo.fr

Pour plus de renseignements

Consultez notre Site Internet :
www.gir-maralpin.org
ou écrivez-nous

Le GIR Maralpin s'est constitué en 1996 pour faire face à la menace que faisait peser sur les Alpes du Sud le projet de percée autoroutière du Mercantour assorti d'un réseau maillé d'autoroutes censé le desservir.

À cette fin, il a contribué à organiser la riposte aux niveaux transfrontalier (Ligurie, Piémont, Côte d'Azur) et national français (notamment par l'entremise du CAF et de Cipra-France) et s'est engagé dans une réflexion sur les transports soutenables à travers la valorisation des infrastructures ferroviaires existantes et la promotion du chemin de fer de l'avenir.

Le GIR s'implique activement dans tous les débats publics relevant de l'aménagement du territoire alpin et méditerranéen [Schémas régionaux, DTA 06, Port de Nice, LGV-Paca, Contournement (auto)routier de Nice, LGS, etc.]

**LE PROJET GRENOBLE – SISTERON
FAIT PARTIE INTÉGRANTE D'UN VASTE
ET INQUIÉTANT DISPOSITIF AUTOROUTIER**

1. Le double langage et la "méthode du salami"

Présenté de façon habituelle comme un moyen de désenclaver une région en stimulant son économie [cf. Encadré D], le projet constitue en fait le segment central d'un itinéraire de transit nord-sud qui répond à la double obsession de la Direction des Routes [cf. Encadrés A & B]

- réaliser un itinéraire autoroutier de "délestage" de la Vallée du Rhône
- assurer une liaison "en peigne" entre les traversées autoroutières alpines existantes (Mont Blanc, Fréjus, Vintimille), en sommeil (Mercantour/Lombarde, Montgenèvre) ou en projet (*doublements* du Fréjus, du Col de Tende et de l'autoroute littorale A8).

Maillon central du dispositif, l'autoroute Grenoble-Sisteron constituerait le goulet de transit incontournable entre, au Nord, la convergence

- de l'autoroute A36 Dijon-Ambérieu et son prolongement sud A48 vers Bourgoin Jallieu et Grenoble,
- de la liaison autoroutière A41 Genève-Grenoble,

et, au Sud, les divergences vers

- Digne-Nice d'une part,
- Aix et St. Maximin d'autre part.

En atteste la "déclaration interprétative" du Protocole Transport de la Convention alpine [cf. Encadré C] où sont soigneusement listés tous les barreaux et raccordements autoroutiers nécessaires à la réalisation de ce grand œuvre.

C LA CONVENTION ALPINE... bafouée par la France

[cf. DAEI – Lettre de la Mission des Alpes n° 3 (juillet 2005)]

La France a ratifié par la loi du 19 mai 2005 **la Convention alpine et son Protocole transports**

PROTOCOLE TRANSPORTS

- "assurer la circulation intra-alpine et transalpine à des coûts économiquement supportables, par un accroissement de l'efficacité des systèmes de transport et par la promotion des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et les plus économes en ressources naturelles" (art. 1^{er}, lettre d)
- "s'abstenir de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin" (art. 11, 1^{er} alinéa)

mais prétend d'emblée s'en affranchir par une "déclaration interprétative"

DÉCLARATIONS DU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

« La France déclare : que les dispositions (du Protocole Transports) **ne sont pas applicables** aux projets d'infrastructures routières suivants : a) ceux qui, pour des raisons d'utilité publique, ont moins de 15 % et moins de 6 km de leur longueur situés dans (l'espace relevant de la Convention alpine) ; b) ceux dont la réalisation est justifiée..., notamment les itinéraires de contournement d'agglomération ou de conurbation ; c) ceux dont le principe était acquis le 31 octobre 2000, jour de la signature du présent protocole en vertu de leur mention au schéma directeur routier national approuvé par décret n° 92-379 du 1^{er} avril 1992 et qui ont vocation à relier les villes et/ou autoroutes suivantes : - **Grenoble et Sisteron** ; - **l'A8 à proximité de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume et l'A51 à proximité de Cadarache** ; - **l'A41 à proximité de Villy-Le Pelloux et l'A40 à proximité de Saint-Julien-en-Genevois** ; - **l'A51 et Digne-les-Bains** ; - **Annemasse et Thonon** ; - **l'A48 et l'A49 à proximité de Voiron.** »

Cette vision d'un développement sans mesure des déplacements et des transits sous la bannière du tout routier [cf. Encadrés A & B] s'appuie sur des arguments fallacieux [cf. Encadré D] et ne tient nullement compte des données géographico-économiques objectives et, moins encore, de l'intérêt des populations concernées.

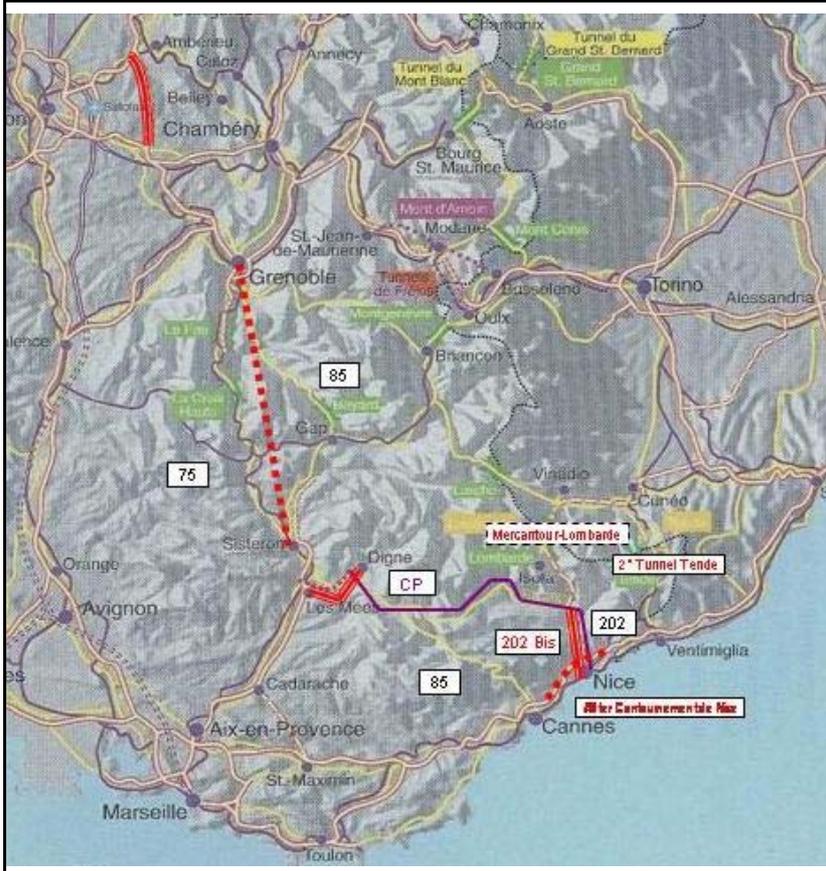
On en tiendra pour preuve les préoccupations exprimées, tant par les autorités grenobloises que par des élus de la montagne, qui ne sont pas dupes des leurreux que l'on leur fait miroiter et sont porteurs de projets d'avenir autrement soutenables [cf. Encadré E].

On ne soumet pourtant au débat public qu'une parcelle de ce vaste projet, l'expérience (celle notamment de la RN 202bis dans la Vallée du Var) ayant attesté les avantages bien connus de la "méthode du salami"

qui sera prochainement remise en chantier avec le projet de "contournement routier de Nice" (en fait autoroutier et largement azuréen).

A LES ALPES TERRAIN DE JEU DE LA DIRECTION DES ROUTES

- En moins de quinze ans, tout aura été tenté [dans le plus grand désordre] pour disposer en tous sens tunnels et autoroutes, en dépit des recommandations internationales
- En pratiquant le double langage dont le maître mot (à l'attention des populations locales) est celui de "désenclavement" (sic)



- Opposition de Chamonix à un second tunnel
- 1991 Rapport Legrand : renoncement aux doublages du Mont Blanc et du Fréjus **mais** traversée routière à Montgenèvre et percée autoroutière du Mercantour (17,3 km) avec A8bis
- 1993 Rapport Besson : promotion du Lyon-Turin **mais** poursuite des projets pharaoniques du Mercantour (réseau maillé autoroutier)
- Janvier 1996 : ratification par la France de la Convention alpine
- 1998 Rapport Brossier : se réfère à la Convention alpine, met en attente Lyon-Turin, met en doute le projet Mercantour, **mais** non pas l'A51 ni le doublement de l'A8 (A8bis rebaptisée A58)
- Accidents du Mont Blanc (mars 1999) et du Gotthard (octobre 2001) : remettent définitivement en cause les longs tunnels routiers alpins, donc le Mercantour
- 2004 : Réalisation de la 202bis **et** décision Franco-Italienne de doublement du tunnel de Tende
- 2005 Débats publics : "LGV-Paca" **mais** aussi "Grenoble-Sisteron" **et** "Contournement (auto)routier de Nice"
- 4 juin 2005 : accident de Fréjus

B LES OBJECTIFS AVÉRÉS DE LA LIAISON GRENOBLE-SISTERON

- Une liaison de transit Nord/Sud à travers les Alpes, *inappropriée* pour le désengorgement de l'axe rhodanien
- Mais devant favoriser une desserte "en peigne" de toutes les traversées alpines existantes [Mont Blanc, Fréjus, Vintimille] et... à venir [Tende, Montgenèvre]
- N'intéressant que modiquement Marseille, mais plus fortement le "désenclavement" de Nice [cf. ci-contre projet GLAT Nice-Digne,]



La liaison G.L.A.T. Val de Durance-Côte d'Azur "itinéraire le plus direct pour relier La Côte d'Azur aux Alpes du Nord par l'A51" (sic) [DRE Paca 1999]

Ainsi, le projet autoroutier Grenoble-Sisteron affiche-t-il "profil bas" pour occulter des desseins de plus grande ampleur portant sur des couloirs nord-sud de l'ordre de 500 km, visant à favoriser la répartition des flux de transit poids lourds le long du "peigne" alpin et à faciliter l'accès du Midi aux migrations tropiques.

2. La position de principe du GIR Maralpin

Face à ce projet gigogne, la position du GIR Maralpin a été exprimée clairement lors des grandes manoeuvres autoroutières accompagnant le projet Mercantour, lors des débats sur les schémas régionaux d'aménagement du territoire, et également à l'occasion de ceux portant sur la Directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (DTA 06).

Cette position de principe consiste en

- la sortie du "scénario tendancier", où l'on se satisfait au mieux d'infléchir l'évolution "naturelle" du "tout automobile", et l'engagement dans un scénario dit "rétroactif" où, à partir des objectifs que nous fixe notamment le *protocole de Kyoto*, sont mis en œuvre tous les moyens permettant de les atteindre (redevances, transferts intermodaux, maîtrise de l'urbanisation, etc.) ;
- la stricte application des recommandations de la *Convention alpine* et le refus de tout nouvel aménagement routier à grand débit [que ce soit autoroutes ou "grandes liaisons d'aménagement du territoire" (GLAT)] ;
- l'amélioration (essentiellement en vue de leur sécurisation) des *seules* routes existantes et aux *seules fins* des nécessités locales et régionales, sans incitation au transit [cf. Encadré E] ;
- la modernisation et la valorisation des infrastructures ferroviaires existantes aux fins de rétablir les dessertes fret et d'offrir, aux meilleures conditions d'accessibilité, de confort et de commodité, des potentialités de report modal pour les déplacements locaux, régionaux, tant pour l'activité locale que pour le tourisme.

D LA PRÉTENDUE EFFICACITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

Le mythe du développement socio-économique par les infrastructures

Il n'est pas prouvé que la traversée des territoires par des infrastructures de transport soit garante de son développement et des contre-exemples existent.

Si l'effet "d'irrigation" est systématiquement évoqué, celui inverse de "drainage" des zones fragiles l'est beaucoup moins.

Le *Conseil général des ponts et chaussées* et le *Conseil général du génie rural, des eaux et des forêts* ont appelé l'attention sur "l'effet de pompe" exercé sur une zone à faible densité par la création d'une autoroute la reliant à un grand centre, et, aux *Entretiens de Ségur sur les transports*, a été cité le cas de Valence, nœud autoroutier et ferroviaire doté d'un aéroport et d'une voie d'eau à grand gabarit, dont le taux de chômage est supérieur à la moyenne régionale, et, à l'inverse, le cas de Hautes-Alpes, exemple d'un développement sans autoroutes, où le solde migratoire est positif alors que les élus se plaignent régulièrement d'enclavement.

Le rapport de la *Cour des comptes* de 1993 assène "*La relation de cause à effet entre les infrastructures routières et aménagement du territoire est toujours invoquée : elle est rarement théorisée et, en tous cas, elle n'est pas clairement établie. La fréquence de l'argumentation, avant réalisation, a pour contrepartie la faiblesse de la preuve quantifiée, après réalisation.*"

[Rapport au Ministre de l'Environnement (1995)]

3. Les conséquences désastreuses pour le territoire alpin d'un barreau autoroutier

De part et d'autre de Sisteron et de l'axe de la Durance, les infrastructures de transport existantes se renvoient leur image en miroir. Au Nord comme au Sud se font face deux grands itinéraires routiers et une ligne ferroviaire [cf. Encadré A]

Menaces sur les routes nationales existantes

Au nord comme au sud, chacune des RN (75 & 85 d'une part, 85 & 202 d'autre part) a une fonctionnalité propre pour la desserte du couloir géographique et des bourgs qu'elles traversent, or, la création d'un barreau autoroutier au nord et de son prolongement au sud, *non justifiés par le trafic*, entraînera :

- le *déséquilibre* d'un couloir au profit de l'autre,
- la *déshérence* des deux RN qui ne pourront plus être, ni *modernisées*, ni *entretenu*es.

Menaces sur le ferroviaire existant

- La réalisation du couloir routier à grand débit mettra en péril les lignes ferroviaires Grenoble-Veynes (SNCF) et Nice-Digne (CP) dont on n'a pas pris la peine d'évaluer les potentialités dans les perspectives de *choc pétrolier* et de *réchauffement climatique*.
- La réouverture de leur maillon manquant (St. Auban-Digne), actuellement désaffecté, perdrait toute justification socio-économique avec la création du barreau autoroutier St. Auban-Digne [cf. Encadrés A & B].

Menaces sur l'environnement et la qualité de vie des régions alpines

- L'ouverture du "robinet" Grenoble-Sisteron drainera le nord et entraînera vers le midi saturé, à travers la cuvette grenobloise, le déferlement de trafics de transit automobiles nullement profitables aux économies alpine et littorale [cf. Encadré E].
- En facilitant l'accès aux zones périurbaines de Grenoble et de Gap, la réalisation d'une grande infrastructure routière facilitera les processus d'appropriation de l'espace (mitage), le développement des déplacements pendulaires (et l'accroissement des trafics), et, inversement, l'"*effet de pompe*" évoqué dans l'Encadré D.

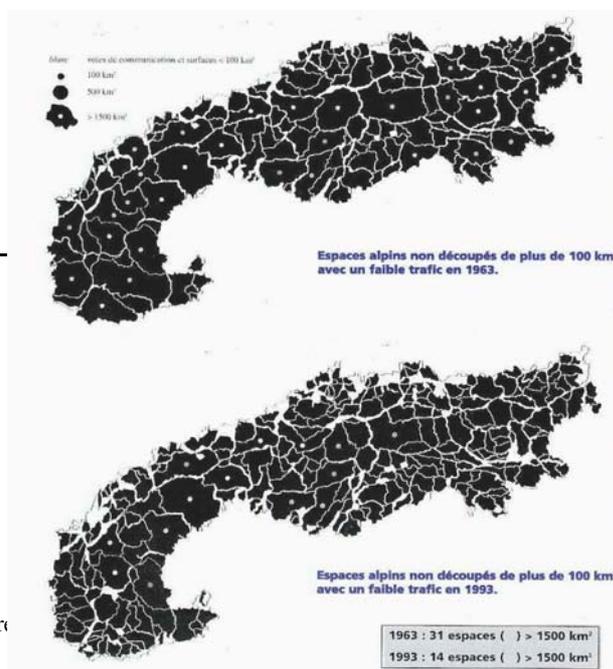
E DES RÉSERVES SOLIDEMENT ÉTAYÉES

La **Région urbaine grenobloise**, qui promeut une réflexion originale sur la remise en question des grandes infrastructures rapides [*Pour un chrono-aménagement du territoire* (juin 2005)], rappelle que "Grenoble a toujours été à l'écart des grands transits et cela n'a pas empêché son développement" (P. Kermen), et s'interroge sur l'impact des projets A480/A48 et A51 sur Grenoble "qui ne peut supporter un transit plus important" et la nécessité d'une "vraie négociation avec l'État sur la question du transit" (Th. Vignon) [*Comités syndicaux élargis* (juillet 2003 & novembre 2004)].

Le **Comité de Pays Verdon, Vaire, Var** (Département des Alpes-de-Haute-Provence), en sa délibération du 5 mai 2003 sur l'aménagement de l'itinéraire routier RN 85 – RN 202, de Digne-les-Bains à Nice,

- souhaite préciser qu'une *priorité absolue* doit être donnée à la sécurité routière et, en conséquence, que la résorption des points noirs routiers accidentogènes est *prioritaire* par rapport aux projets de déviation des agglomérations.
- tient à souligner que les caractéristiques de l'aménagement prévu ainsi que la programmation des opérations sur l'itinéraire *doit privilégier* les fonctions de desserte du Pays *plutôt que* les fonctions de transit au travers du Pays.

F LA CRÉATION DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ENTRAÎNE DES CONSÉQUENCES DÉSASTREUSES POUR L'ENVIRONNEMENT



| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dégradation des habitats (la flore et la faune) qu'elles fragmentent ▪ Impact sur les espaces naturels et paysagers dont elles affectent la perception par l'homme ▪ Le rythme de construction de routes dans les Alpes est en mesure inverse de l'évolution des populations censées être desservies ▪ En seulement 30 ans [cf. illustration ci-jointe], le nombre de grands espaces alpins non découpés par des infrastructures a été réduit de plus d'un facteur 2 | <p>La fragmentation de l'espace alpin par les voies de communication entre 1963 et 1993 [CIPRA]</p> |
|---|---|

Les préconisations du GIR Maralpin

- Se référer à l'ensemble des recommandations de la Convention alpine et *les faire appliquer* Convention signée en novembre 1995 par tous les pays de l'Arc alpin (dont Monaco) ; entrée en application en France le 15.04.1996 et en Italie le 27.03.2000 ; Protocole Transports signé par la France & l'Italie le 31.10.2000
- Se cantonner à la mise à niveau équilibrée des deux nationales (RN 75 et RN 85).
- S'inspirer des meilleures réalisations de nos voisins alpins (Italie, Suisse, Autriche).
- Se défier de projets incantatoires aussi mirobolants qu'irréalistes tels :
 - la percée ferroviaire du Montgenèvre dont l'exploitation serait ruineuse sur les deux versants
 - déviation et embranchements de la LGV... curieusement invoqués pour les besoins de la desserte des 1500 physiciens attendus à Cadarache avec le projet ITER !
- En formuler de réalistes (tels la valorisation de l'existant et la culture de qualité), à la mesure de l'importance des populations desservies, afin de leur permettre pour le moins de "vivre bien et mieux au pays".

Transmis à la CPDP Liaison Grenoble-Sisteron le 15 août 2005
