

***Débat public sur la liaison  
Grenoble - Sisteron***

***Liaisons transnationales  
et inter-régionales***

***Sisteron, le 23 juin 2005***

***Jacques Molinari, secrétaire  
scientifique du GIR Maralpin***

***La liaison  
Grenoble - Sisteron  
dans la problématique alpine***

**Un choix décisif  
pour l'ensemble du massif alpin**

Sisteron – 23 juin 2005

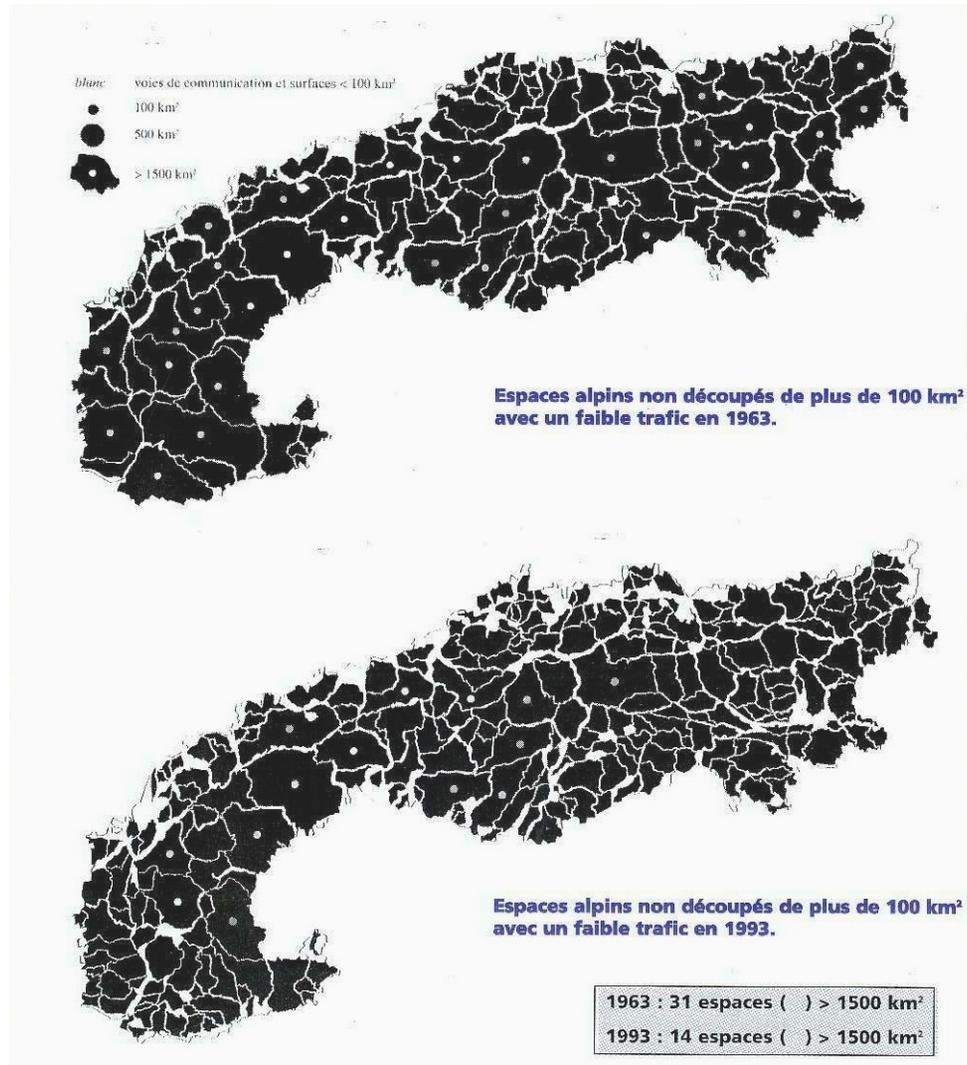
# L'espace alpin à la croisée des chemins

- **À la croisée des flux**
  - Est-Ouest (transit international)
  - Nord-Sud (migrations tropiques)
- **Face à l'alternative**
  - Scénario tendancier (le "tout automobile")
  - Scénario volontariste (accords internationaux)
    - Convention alpine
    - Convention de Rio & Protocole de Kyoto
- **Quel sort réserve-t-on aux populations et aux milieux ?**

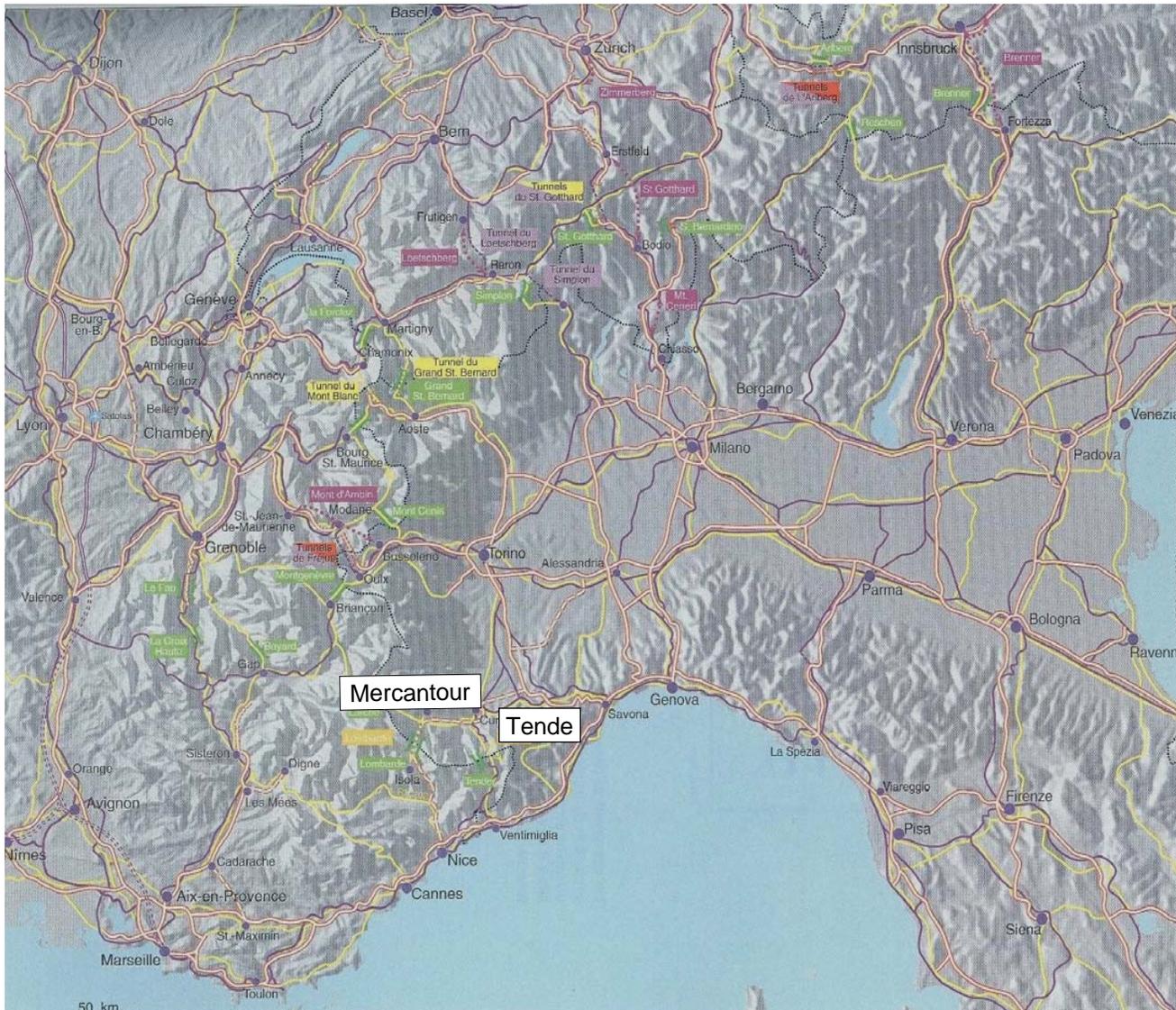
# La création de nouvelles infrastructures entraîne des conséquences désastreuses pour l'environnement

- Sur les habitats (la flore et la faune) qu'elles fragmentent
- 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. Diapo suivante], le nombre de grands espaces alpins non découpés par des infrastructures a été réduit de *plus d'un facteur 2*

# La fragmentation de l'espace alpin par les voies de communication entre 1963 et 1993



# Du Nord au Sud : Franchir et... "désenclaver"



# des tunnels routiers et des autoroutes ... encore et encore

- Les Alpes seraient-elles le dernier terrain de jeu de la Direction des Routes et du lobby routier ?
- En moins de quinze ans, tout aura été tenté [dans le plus grand désordre] pour placer en tous sens tunnels et autoroutes, du nord au sud, puis du sud au nord [cf. Diapo suivante]
- En pratiquant le double langage dont le maître mot (pour les populations locales) est celui de "**désenclavement**" (sic)

# Résistances **mais** Obstinations

- Opposition de Chamonix à un second tunnel
- 1991 **Rapport Legrand** : renoncement aux doubléments 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 (signée en 1991)
- 1998 **Rapport Brossier** : se réfère à la Convention alpine, met en attente Lyon-Turin, en doute le projet Mercantour, **mais** aucunement l'A51 et le doublement de l'A8 (A8bis rebaptisée A58)
- Accidents du Mont Blanc (mars 1999) et du Gothard (octobre 2001) : remettent définitivement en cause les longs tunnels routiers alpins
- 2004 **Décision** Franco-Italienne de doublement du tunnel de Tende et **réalisation** de la 202bis
- 2005 **Débats publics** : "LGV-Paca" **mais** aussi "Grenoble-Sisteron" et "Contournement (autoroutier) de Nice"
- 4 juin 2005 : accident du Fréjus

# Le projet Grenoble – Sisteron fait partie intégrante d'un vaste dispositif autoroutier

- 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. projet GLAT Nice-Digne, Diapo suivante]

# Liaison G.L.A.T. Val de Durance – Côte d'Azur (1994)

*Itinéraire le plus direct pour relier La Côte d'Azur aux Alpes du Nord par l'A51*  
[DRE Paca 1999]



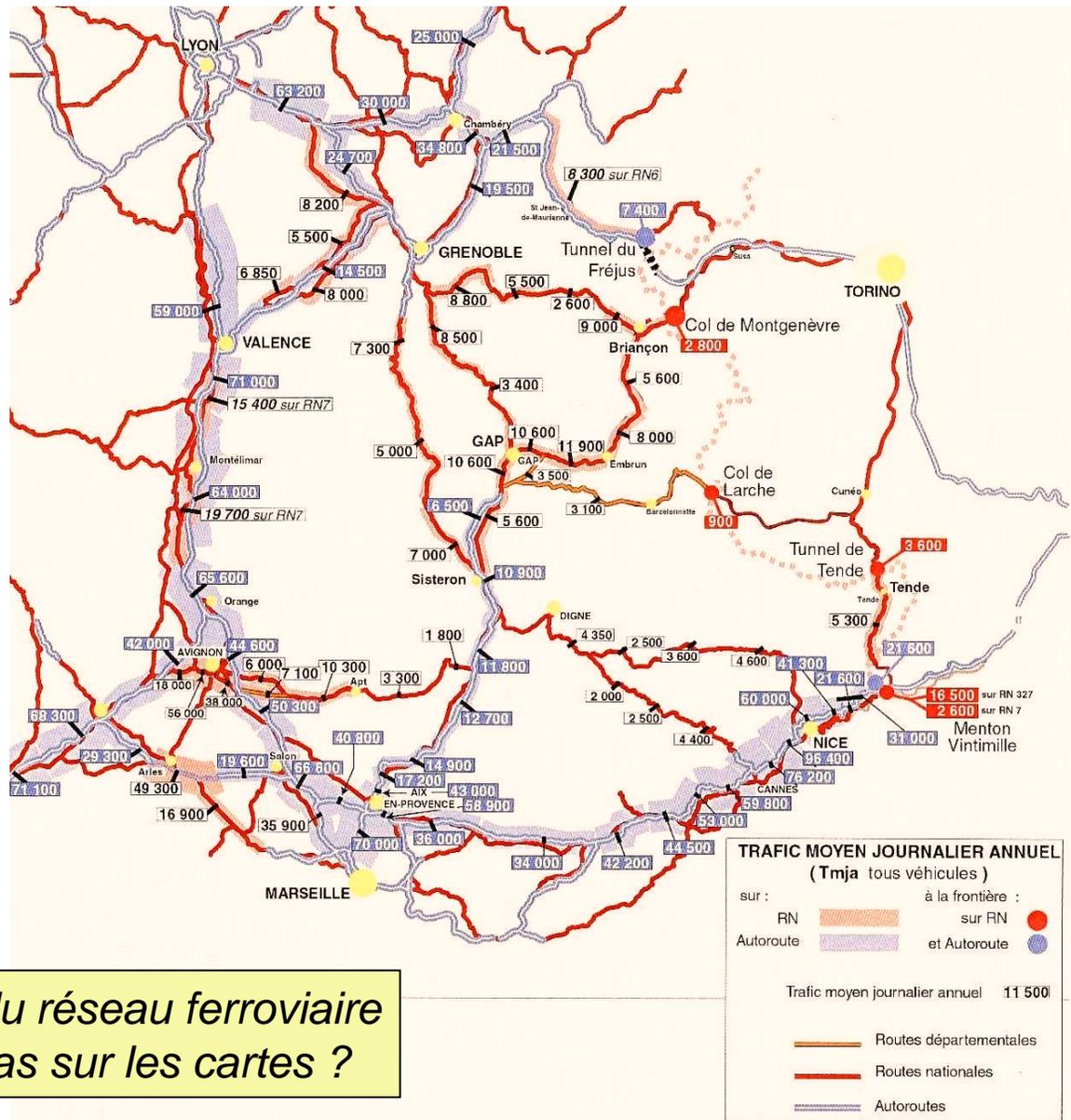
# Savoir raison garder

- Les transits alpins ne doivent plus dépendre de ces *projets autoroutiers archaïques* mais être assumés à l'avenir par le rail [Lyon-Turin & LGV-Paca]
- L'aménagement du territoire alpin [*dont le souci devrait primer dans ce débat*] doit prendre en considération les besoins et les aspirations des populations alpines
- *Contrairement aux idées reçues*, le développement est loin d'être subordonné à la desserte autoroutière [cf. étude du *Conseil général des Ponts* ayant révélé l'essor de Gap (non desservi) et le *déclin de Valence* (nœud autoroutier)]

# Au Nord et au Sud des configurations antisymétriques

- Au nord :
  - à l'ouest (Col de la Croix-Haute)
    - La ligne ferroviaire Grenoble-Veynes (Briançon-Marseille)
    - L'A 51 (jusqu'au Col du Fau) et la RN 75
  - à l'est (Col Bayard)
    - La RN 85
- Au sud
  - à l'ouest (Castellane et Pas de la Faye)
    - La RN 85 (Route Napoléon)
  - à l'est (Cols des Roubines et de Toutes Aures)
    - La ligne ferroviaire des CP (Nice-Digne] récemment déconnectée du réseau SNCF avec la fermeture de Digne-St Auban
    - La RN 202

Alpes du Sud  
Des trafics  
équilibrés  
[DRE-Paca (2002)]

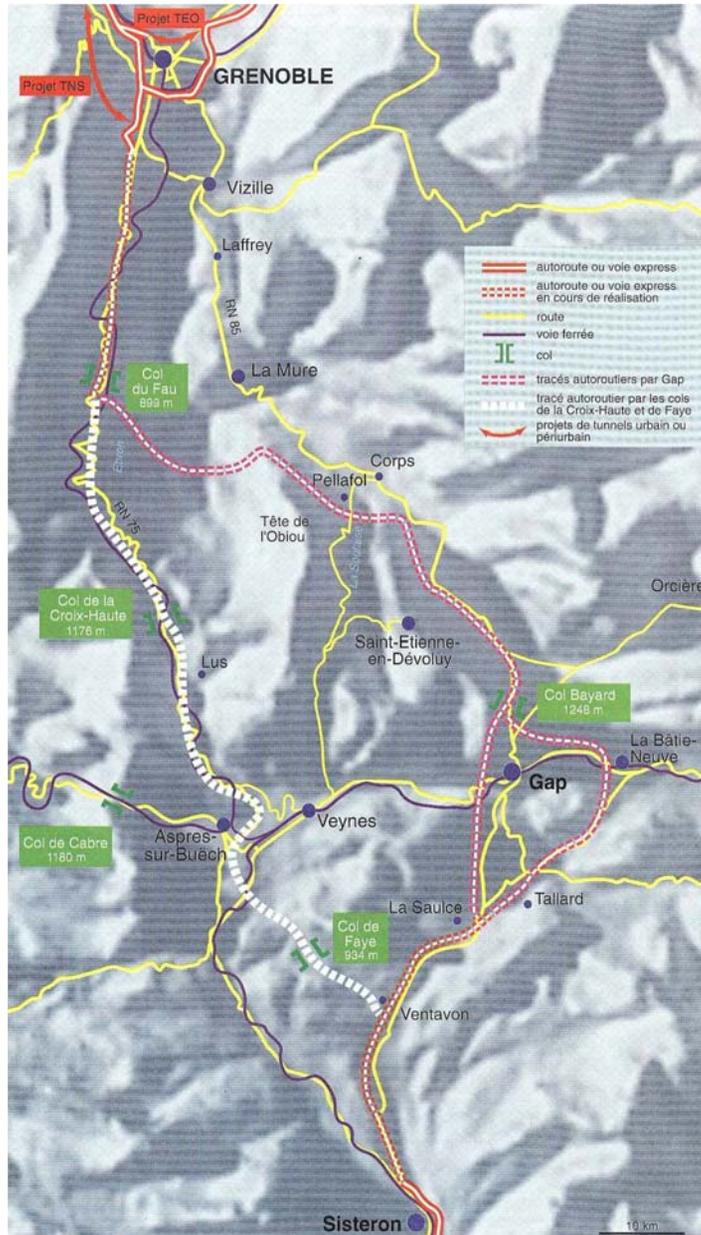


Comment tirer parti du réseau ferroviaire  
s'il ne figure même pas sur les cartes ?

# Les conséquences désastreuses pour le territoire d'un barreau autoroutier

- Au nord comme au sud, **chacune des RN a une fonctionnalité propre** pour la desserte du couloir géographique et des bourgs qu'elles traversent
- La création d'un barreau autoroutier **qui n'est pas justifiée 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 entretenues**
  - La **mise en péril de la ligne ferroviaire** dont on n'a pas pris la peine d'évaluer les potentialités dans les perspectives de *choc pétrolier* et de *réchauffement climatique*
- L'ouverture du "robinet" nord entraînera vers le midi saturé le **déferlement de trafics de transit** automobiles nullement profitables aux économies alpine et littorale

Le projet A 51 révisé par le rapport Brossier (1998)



# Un projet routier en cache un autre

- Le projet mis en débat *déborde largement* de la problématique "Drac-Buëch"
- *Il n'est qu'un élément* d'un projet récurrent et plus ample dont quelques tranches sont parcimonieusement livrées en pâture dans des consultations étriquées
- On citera, au nord, l'**A 48** et, au sud, le **barreau autoroutier Digne-St Auban** et, près de Nice, la **RN 202 bis**, scorie du démentiel projet de la percée autoroutière du Mercantour, ainsi qu'à une toute autre échelle, le projet de **contournement (auto)routier de Nice** dont le débat public va prochainement s'ouvrir

# Quels moyens de défense ?

## ... et quelles ressources pour formuler des contre propositions et des projets durables

- Convention alpine : une **BIBLE** pour les populations alpines  
Signée en novembre 1995 par tous les pays de l'Arc alpin (dont Monaco) ; entrée en application en France le 15.04.96 et en Italie le 27.03.00 ; Protocole Transports signé par la France & l'Italie le 31.10.00 [cf. dernière Diapo]
- 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 aussi mirobolants qu'irréalistes tels :
  - La percée ferroviaire du Montgenèvre dont l'exploitation serait ruineuse sur les deux versants
  - Embranchements de la LGV... pour la desserte des 1500 physiciens d'ITER !
- En formuler de plausibles (tels la valorisation de l'existant et la culture de qualité), à la mesure de l'importance des populations desservies, afin de leur permettre simplement de bien "vivre au pays"

# Convention sur la protection des Alpes

## Protocole Transports

*Signé par la France le 31.10.2000*

### *Extraits*

- 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.1er, lettre d)
- s'abstenir de construire de nouvelles routes à grand débit pour le trafic transalpin (art.11,1er alinéa)