

POLITIQUE Le schéma national des infrastructures de transport prévoit l'abandon de l'A51

La fin annoncée de l'autoroute

C'en est apparemment fini des espoirs d'un grand nombre de décideurs hautes-alpins de voir se terminer l'A 51.

Dans l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport (SNIT), il est tout simplement prévu l'abandon de l'A 51, hormis le barreau reliant La Saulce à La Bâtie via la vallée de l'Avance.

Bien sûr, il ne s'agit que d'un avant-projet. Et le schéma tel qu'il est établi aujourd'hui doit encore passer devant de nombreuses instances.

Mais cette décision couve depuis des mois. L'A 51, particulièrement décriée par les associations de protection de la nature, semblait sur la sellette dans un contexte doublement défavorable.

Tout d'abord parce que les caisses de l'Etat sont vides et que des économies sont nécessaires pour rejoindre des déficits publics plus décents. Or, l'A 51 n'est jamais apparue comme une autoroute très rentable vis-à-vis d'autres tronçons plus juteux.

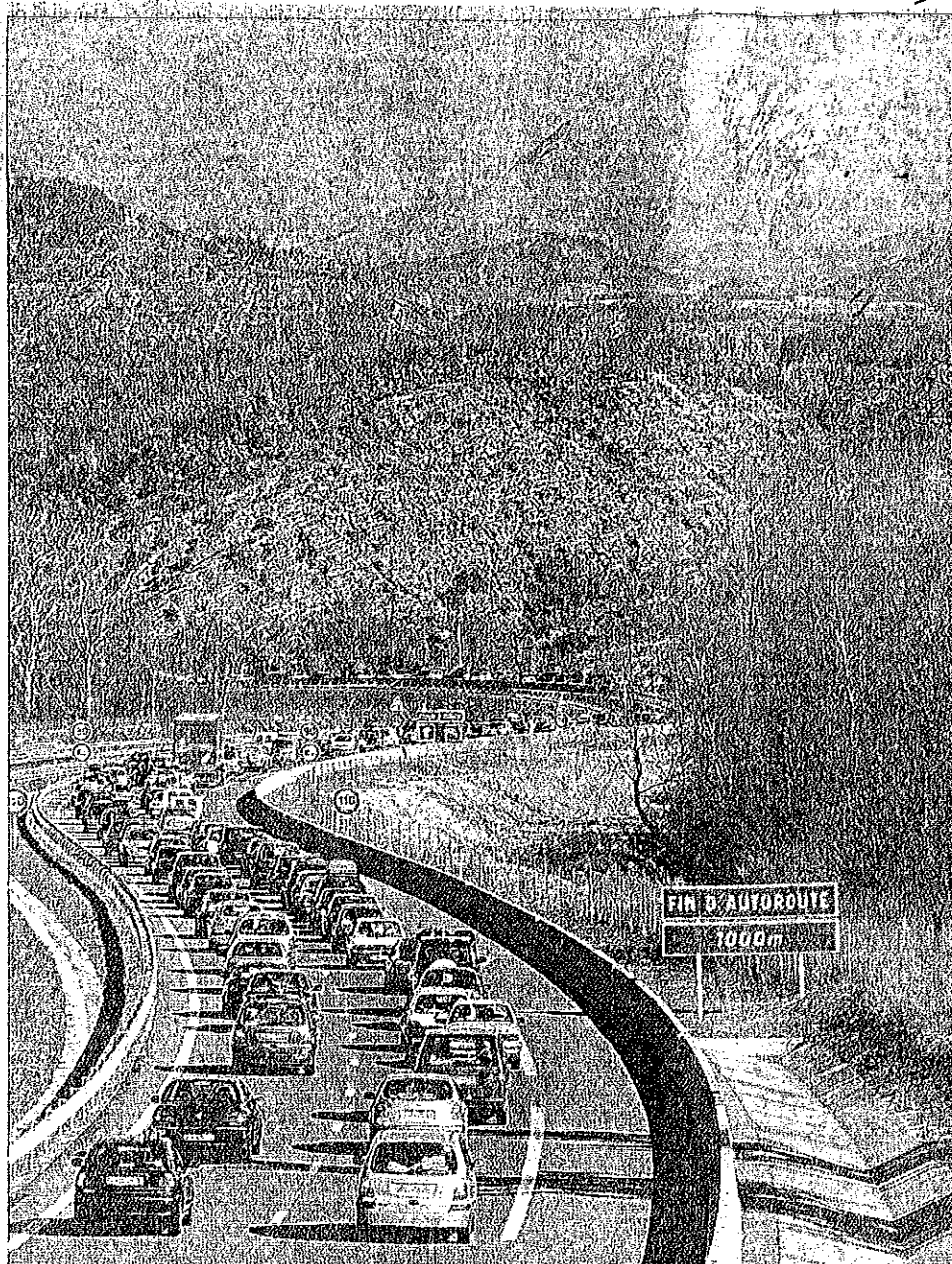
Ensuite parce que le Grenelle de l'environnement marque, même s'il n'est pas allé aussi loin que prévu, un véritable virage dans la politique de l'Etat que l'on pourrait résumer ainsi : moins de route, plus de fer et de transports collectifs.

L'avant-projet du SNIT, censé prévoir les grandes infrastructures pour les 20 ans qui viennent, est l'application au pied de la lettre de cette volonté.

Les projets routiers et aériens comptent pour moins de 5 % des investissements.

Des travaux ambitieux sur la RN 85 compenseraient cet abandon

Dans cette optique, le tronçon La Saulce-La Bâtie Neuve, qui pourrait être sauvé des



L'autoroute arrivant à La Saulce. C'était avant qu'un préfet demande que soient enlevés les panneaux "fin d'autoroute" qui auguraient mal de l'avenir de l'A 51... Photo archives Vincent OLLMER

eaux - mais sous quel statut ? - apparaît comme un maigre lot de consolation pour les partisans de l'A 51.

Tout comme il apparaîtra comme un supplice pour les habitants de l'Avance qui espéraient échapper au passage d'un tronçon dans leur vallée.

L'autre compensation serait constituée par un programme de travaux ambitieux destiné à réhabiliter la route nationale

85 entre Gap et Grenoble.

Sur le plan politique, la droite départementale très favorable à cette autoroute subit un camouflet, puisque c'est sous le ministère de Jean-Louis Borloo que cette décision est prise.

Des élus comme Henriette Martinez s'appêtent à rebondir au plus vite sur la promesse d'un chantier de grande envergure, mais pour l'instant non précisé, sur la RN85.

Une perspective qui n'enchantait pas Pierre Bernard-Reymond, très perplexe sur la capacité financière de l'Etat à les mener, et qui affirme que les grandes sociétés autoroutières françaises sont prêtes à prendre en charge l'intégralité du financement de l'A 51. Problème : ces sociétés ne l'ont encore jamais dit publiquement.

Les écologistes, opposants de toujours à l'A 51, triom-

REPORTAGE

Les réactions

LE SNIT

■ Le schéma national des infrastructures de transports est le document par lequel le ministère de l'Écologie détermine ce que seront les grands chantiers nationaux. Il est destiné à mettre en œuvre les orientations transport du Grenelle de l'environnement. L'avant-projet publié hier prévoit de favoriser les modes alternatifs à la route et à l'avion, ainsi que les transports en commun.

CE QUE DIT L'AVANT-PROJET SUR L'A 51

■ Le document du ministère de l'Écologie livre sa sentence sur l'A 51 par une simple phrase : "L'abandon de l'A51 exige également des efforts majeurs pour préserver la desserte de Gap ; le SNIT prévoit donc d'importants travaux d'amélioration de la RN 85 existante entre Grenoble et Sisteron (pouvant inclure un contournement de Gap)."

phent. À gauche, Joël Giraud croit à une solution hybride, susceptible d'améliorer la liaison entre Grenoble et Sisteron en conjuguant des travaux menés par le concessionnaire et d'autres menés par l'État.

Quant au PS, dont les positions dans la région n'ont pas toujours été unanimes sur la question, il vient tout juste d'acter l'abandon de l'A51 dans son projet départemental 2011. Un acte prémonitoire.

Au-delà, il reste cette question : Jean-Louis Borloo serait-il le énième ministre à prendre une décision sur cette autoroute, avant d'être contredit par le prochain ?

Pierre Bernard-Reymond, inlassable promoteur de l'A 51, confie qu'il tire là ses dernières cartouches.

Si la tendance ne s'inverse pas avant la fin de l'année, il ne se fait plus guère d'illusion sur la suite.

Lionel ARCE-MENSO

► Pierre Bernard-Reymond (sénateur UMP des Hautes-Alpes)

« Il est certain que le ministère de l'Écologie a tout fait pour que l'A 51 ne figure pas dans ce schéma. C'est inadmissible. C'est idéologique et purement de la politique politicienne de la part des Verts qui tiennent ce ministère.

Il n'est pas question d'accepter cet abandon en échange de contreparties sur la RN85. Une route nationale de montagne n'offre ni le confort, ni la sécurité d'une autoroute. Et c'est un marché de dupes. L'État n'a pas l'argent pour financer ces travaux sur la RN85 et on nous dira ensuite qu'on ne peut pas les réaliser.

Cette décision n'est pas guidée par des éléments techniques, la faisabilité de cette autoroute est acquise. Ce n'est absolument pas un problème financier car deux grandes entreprises françaises se sont déclarées en capacité d'assumer l'investissement de 2,2 milliards d'euros [il s'agirait d'Eiffage et Vinci, NDLR], mais demandent simplement l'allongement de la durée de concession. »

► Bernard Derbez (secrétaire des Verts 05 et trésorier d'Europe-Ecologie)

"On le sentait venir. C'est une décision raisonnable. Nous disons depuis longtemps qu'on peut utiliser bien mieux l'argent en améliorant les routes et le ferroviaire à des coûts bien moindres.

Les gens commencent à comprendre que depuis des années, cette autoroute a joué l'Arlésienne. Et pendant ce temps, les nationales n'étaient pas améliorées.

On ne peut que se réjouir aujourd'hui. A condition bien sûr que cela ne signifie pas l'abandon de tous les projets de liaison entre les

Hautes-Alpes et le reste de la France."

► Joël Giraud (député PRG des Hautes-Alpes)

"C'est la suite logique des propos qu'avait tenus le ministre de l'Aménagement du territoire Michel Mercier lors du congrès des élus de montagne en octobre à L'Argentière-la-Bessée. Il est temps pendant la période de six mois nous séparant de l'adoption du schéma de présenter une solution alternative. Elle existe, et ceux qui fréquentent l'itinéraire en Maurienne entre Saint-Jean et le tunnel du Fréjus ou qui ont circulé en Suisse ou en Autriche, la connaissent. Il s'agit de prolonger l'A51 jusqu'au col Bayard avec une 2 x 1 voie à statut autoroutier, c'est-à-dire financée par le concessionnaire. Ensuite, l'État pourrait moderniser la RN85 jusqu'à Grenoble. C'est aujourd'hui la seule solution, à moindre coût pour le contribuable."

► Henriette Martinez (députée et présidente de l'UMP Hautes-Alpes)

"C'est un avant-projet qui est encore susceptible d'évoluer. Le schéma définitif sera connu en fin d'année. Il nous reste le temps de la concertation pour convaincre. Ce n'est pas totalement négatif pour les Hautes-Alpes puisque l'avant-projet mentionne des améliorations sur la RN 85 avec un contournement de Gap.

Jean-Louis Borloo m'a appelé ce matin pour me dire que les choses peuvent encore évoluer. Et il a conscience de l'enclavement des Hautes-Alpes. Il m'a dit qu'il présenterait un projet permettant de diminuer par deux le temps de transport entre Gap et Grenoble. Je lui ai proposé de venir et de faire le trajet sur la RN85. Il m'a donné sa parole qu'il viendrait avant septembre."