

## **Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 et les projets d'infrastructure concernant le secteur maralpin**

### **Un recentrage stratégique**

Le 18 décembre dernier s'est tenu le troisième CIADT de l'année 2003 sous portant annonce de "50 grands projets pour la France et pour l'Europe", et de trois orientations [CP, DP]

1. Réforme de la politique contractuelle entre l'État et les régions  
*"engageant dès janvier 2004 une large concertation sur l'avenir des contrats de plan État-Région... qui font l'objet aujourd'hui de nombreuses critiques : durée trop longue, dispersion des actions, manque de lisibilité"* en posant notamment les principes *"de réduction de la durée des contrats, recentrage des contrats sur un petit nombre de politiques structurantes, mise en débat de plusieurs scénarios d'évolution, ..."*
2. Amélioration du rayonnement des métropoles françaises en Europe  
*"par engagement d'une stratégie nationale s'appuyant notamment sur une meilleure accessibilité : poursuite du développement du TGV, amélioration des dessertes aériennes et de l'accès ferroviaire aux grandes plateformes aéroportuaires"*
3. Une nouvelle ambition pour une politique des transports d'orientation plus européenne [FE] *"conciliant développement économique, attractivité et développement durable"* et s'accompagnant d'un *"recentrage de l'État sur un réseau structurant d'infrastructures, laissant aux collectivités locales plus proches du terrain le soin de gérer les réseaux de proximité et les équipements locaux"* [DP p. 12].

Les 50 projets annoncés concernent aussi bien les infrastructures de transport majeures que des opérations d'urbanisme ou de recherche de niveau européen.

### **Priorité affirmée au rail**

En dépit du caractère quelque peu démagogique d'un programme s'appliquant à répondre généreusement à certaines requêtes régionales (toutes les régions sont cependant concernées par cette annonce de 50 projets pour 20 milliards d'euros à l'horizon 2025), on reconnaîtra au gouvernement l'intention de promouvoir un développement durable des transports, de conduire un programme ambitieux de grandes liaisons structurantes, et d'accorder nettement la priorité au "non routier" avec une forte inclination vers le rail. Ainsi, tandis que le financement de ce programme sera majoritairement assuré par les dividendes versés par les sociétés d'autoroutes publiques (qui échapperont de ce fait à une privatisation annoncée), sur la vingtaine de milliards d'euros qui seront investis d'ici 2012, 75 % le seront dans le ferroviaire, le fluvial, le maritime et l'aéroportuaire [FE].

Cette volonté, qui se traduirait notamment par 8 lignes nouvelles à grande vitesse, 3 grandes liaisons ferroviaires d'aménagement du territoire, 5 axes ferroviaires pour le fret, et devrait remédier à notre grand retard d'investissement ferroviaire en regard des autres pays européens (retard sur lequel nous avons appelé l'attention à plusieurs reprises [cf. Bulletins GIR n° 25/26 & 30]), apparaît plus clairement sur les cartes dressées par la DATAR que dans la présentation qui en a été faite sous la forme d'un communiqué [CP] et d'un dossier de presse [DP], ce dernier en deux volets :

1. Les politiques transversales qui traitent des trois orientations précitées
2. Les grands projets d'aménagement du territoire qui se déclinent selon six regroupements de régions, dont le Grand Sud-Est (Paca, Languedoc-Roussillon, Corse, Rhône-Alpes, Auvergne)

Parmi ces projets, certains (d'intérêt mineur pour ce qui nous concerne) ont déjà été arrêtés [CP p. 2], d'autres sont annoncés comme devant être réalisés ou engagés avant 2012 (y figurent, pour ce qui concerne notre région, la LGV Nîmes-Montpellier et *"le lancement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade Méditerranéenne"*).

Comme spécifié [ibidem], cette liste n'est cependant pas limitative et le choix reste ouvert pour d'autres projets.

### **Décisions concernant le secteur maralpin**

L'inventaire que l'on peut en dresser, en s'en tenant aux projets concernant directement notre secteur maralpin du Grand Sud-Est, offre des surprises (et incohérences) de tous ordres.

On se réjouira de :

- voir figurer en très bonne place et à plusieurs reprises *"le TGV (sic) Catalogne-Italie"* [CP - Annexe pp. 4 & 6] et de voir rappelé sous le titre *"Ligne à grande vitesse vers l'Italie"* que *"la réalisation de la LGV Paca vers Nice et l'Italie a fait l'objet d'une décision de principe du CIADT du 15.12.1998"* et que *"la LGV Paca, chaînon manquant de l'arc méditerranéen améliorera l'accessibilité du Var et de la Côte d'Azur..."* [DP p. 24] pour conclure (en nuancant cependant l'échéance) *"le CIADT décide l'inscription de la LGV Paca sur la carte des infrastructures à long terme. Un débat public aura lieu en 2005"* [DP p. 25].
- d'enregistrer la disparition de l'aberrant projet ferroviaire du Montgenèvre et de la GLAT Nice-Digne

On pourrait se féliciter, pour autant que cela ne résulte pas de "coups partis" ou considérés comme tels,

- de ne voir mentionnés, ni le projet d'autoroute de contournement de Nice [cf. présent Bulletin, page 6], ni le second tunnel routier de Tende (dont nous avons dénoncé les effets pervers sur la Vallée de la Roya et la valorisation des lignes de Tende) [cf. Bulletin n° 28, p. 8].

On déplorera en revanche les métastases autoroutières sud-alpines annoncées sous la rubrique *"Fluidifier les déplacements de l'axe Saône-Rhône"*, à savoir :

- la relance de la liaison autoroutière A51 Grenoble-Sisteron avec pour argumentaire celui de *"permettre un développement durable et équilibré des territoires traversés"* avec la précision suivante *"le gouvernement saisira la Commission nationale du débat public de ce projet d'ici la fin 2003 (sic) afin d'organiser un débat public autour du tracé de base passant à l'est de Gap"* [DP p. 33],
- la décision de *"réaliser l'antenne autoroutière de Digne-les-Bains (raccordement à l'A51) et (de) conduire les procédures de mise en concession dans l'objectif de signer le contrat début 2005"* [DP p. 33],

de telles options dénotant l'horreur du vide autoroutier ressentie par la DATAR face aux espaces alpins encore préservés et, ne lui en déplaise, pourtant fort dynamiques, ainsi qu'en atteste l'indéniable essor de Gap tenu jusqu'ici à l'écart des grands axes routiers.

### **Dérives à craindre**

Quoi qu'il en soit, ce programme, loin d'être figé, sera soumis à d'après négociations à l'échelle nationale comme au niveau local. Il est alors à craindre, qu'à la faveur de pressions, de compromis ou de restrictions budgétaires tels que vécus dans les récents contrats de plan État-Région, les investissements routiers, plus aisés à mettre en œuvre, se voient concéder une priorité de fait et une importance relative à nouveau favorables.

Il resterait alors à invoquer en recours les tous récents engagements gouvernementaux en faveur notamment de la prise en compte des enjeux environnementaux [DP p. 11] et du rééquilibrage nécessaire entre les différents modes de transport [DP p. 12].

### **SOURCES**

**FE** : Figaro Économie du 19.12.2003 (cf. notamment articles de Aude Sérès et de Laurence Chavanne)

**CP** : Datar – Communiqué de presse du 18.12.2003 (8 pages)

**DP** : Datar – Dossier de presse du 18.12.2003 (72 pages) + 2 cartes des infrastructures à long terme