

**Débat public sur la politique des transports dans la
vallée du Rhône et l'arc languedocien**

Réunion territoriale

Valence

Mercredi 5 juillet 2006

**Intervention de Mme Léna BALSAN
Maire de Valence**

La situation de l'agglomération de Valence.

Une erreur du passé.

Valence souffre d'une erreur stratégique du passé avec un couloir autoroutier le plus chargé d'Europe, tant en transport de marchandises que de voyageurs, en plein cœur de ville.

Autoroute en centre ville = danger.

L'autoroute A7 initialement à 2x2 voies a été mise à 2x3 voies en supprimant la bande d'arrêt d'urgence dans la traversée d'une partie de Bourg-Lès-Valence et de Valence.

Cette portion sinueuse en plein cœur de ville est donc devenue très dangereuse et on a relevé plusieurs accidents mortels.

Devant cet état de fait, le préfet de la Drôme a ordonné la limitation de la vitesse à 110 kms/h. Et comme cela ne suffisait pas, des radars automatiques seront prochainement mis en service. Ce qui prouve bien le danger que représente l'autoroute dans sa traversée de Valence tant pour les usagers que pour les riverains en cas d'accident grave avec des transports de matières dangereuses !

Si on peut comprendre qu'à la conception de l'autoroute A7 le passage en centre ville n'apparaissait pas comme problématique, aujourd'hui les valeurs de trafic et les exigences en matière de sécurité, de protection des populations et d'environnement ne permettent ni d'envisager une augmentation de capacité ni même de se résoudre à son maintien.

Pollution.

Plusieurs points de mesure de la qualité de l'air répartis sur l'agglomération de Valence, permettent de constater que les émissions de polluants sont plus importantes à proximité de l'autoroute. Cela concerne donc un nombre très important de personnes compte tenu des concentrations d'habitation non loin de l'autoroute.

Sans parler du bruit qu'elle génère, pour les riverains en bordure de l'axe, comme pour ceux de l'autre côté du Rhône. Aucune véritable mesure efficace n'a été prise pour en limiter la nuisance, seuls quelques murs dits antibruit ont été érigés en bordure.

L'autoroute A7 est une véritable barrière entre la ville et le fleuve, privant les valentinois d'un accès aux berges du Rhône. Elle offre également un spectacle bien peu valorisant pour les riverains de la rive ardèchoise.

Elle est également une entrave à la réalisation de projet comme la véloroute du Léman à la Mer. En effet, le tracé de cette véloroute prévu au plus près du Rhône, nécessite un aménagement en encorbellement au pied du mur de l'autoroute. Son coût est estimé à 3 millions d'euros pour quelques centaines de mètres !

Imaginez également le plaisir que vont avoir les cyclistes à circuler avec des milliers de voitures et poids-lourds au dessus de leur têtes !

Les villes de Valence et de Bourg-lès-Valence avaient d'ailleurs lancé un concours d'idées en 1989 sur la reconquête des berges du Rhône, preuve qu'il y a bien une volonté de se réapproprier le fleuve et de le voir à nouveau accessible.

L'agglomération pense à son avenir.

Le Plan des Déplacements Urbains approuvé par l'ensemble des communes de l'agglomération prévoit un certain nombre de mesures visant à réduire l'usage de la voiture en centre ville et développer les modes alternatifs.

Un nouveau schéma de desserte du réseau de transports urbains sera mis en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2007. Il se veut plus attractif avec des lignes redessinées, des fréquences accentuées et un système de gestion de priorité pour les bus aux carrefours.

Ce nouveau réseau est une des actions que l'agglomération met en œuvre pour favoriser le transfert modal sur les transports communs, et limiter l'usage de la voiture en ville.

Les grands boulevards du centre ville de Valence sont en pleine transformation.

Des aménagements réduisant l'emprise des voies de circulation au bénéfice des modes doux avec des voies bus et vélos, et de larges espaces dédiés aux piétons, sont en cours de réalisation.

Un schéma directeur des aménagements cyclables est également à l'étude afin de favoriser la pratique du vélo au quotidien.

Une réglementation des livraisons de marchandises en centre ville avec une limite de gabarit des véhicules vient d'être mise en œuvre. Elle vise là aussi à limiter les nuisances que représentent les poids lourds en centre ville où l'espace est souvent restreint, avec tous les dangers que cela représente pour l'ensemble des usagers, qu'ils soient piétons, automobilistes ou livreurs.

Toutes ces actions visent à limiter la circulation en centre ville, et ainsi limiter les nuisances pour une meilleure qualité de vie.

Des axes de réflexion.

Fluvial.

L'agglomération de Valence dispose d'un port de marchandises, l'utiliser à pleine capacité permettrait de diminuer le nombre de poids lourds à destination de Valence.

Il est envisageable de développer les infrastructures ferroviaires et routières d'accès au site pour favoriser la multi-modalité du transport de marchandises.

Une plateforme logistique récemment aménagée à proximité du port pourrait également en tirer les bénéfices. Elle est également située non loin de la voie ferrée.

Ferré.

La vallée du Rhône bénéficie d'un réseau ferré de chaque côté du fleuve.

Les utiliser à pleine capacité permettrait de développer le ferroutage et pourquoi pas une autoroute ferroviaire tant pour les poids-lourds que pour les voitures particulières. N'est-il pas envisageable de traverser la France du nord au sud avec sa voiture sur un train plutôt que sur une autoroute ?

Les régions font beaucoup d'effort sur les liaisons ferrées entre les principales villes. N'est-il pas possible au niveau national, voire international d'augmenter les capacités du transport de voyageurs ?

La liaison ferrée Valence-Grenoble va être améliorée et pourra dans quelques années supporter un trafic plus important. Il faut en profiter.

Routier.

De plus en plus de politiques sur la réglementation des livraisons de marchandises se mettent en place dans les agglomérations. Elles visent notamment à la limitation des gabarits des véhicules en centre ville.

Des plates-formes d'échange se développent aux entrées de ville à proximité des ports et des gares de marchandises. Il faut arrêter le tout camion et la livraison en porte à porte.

Il y a une rupture de charge à un moment ou un autre, le tout est de trouver le meilleur moment pour qu'elle s'opère en choisissant le mode de transport adapté.

Conclusion.

Enfin notre agglomération ainsi que l'ensemble de la vallée du Rhône bénéficie du dynamisme généré par les transports.

Nous voulons continuer à participer à cet élan mais en prenant en compte la durabilité des solutions mises en œuvre aujourd'hui et demain.

C'est pourquoi, au niveau local, nous ne voulons plus d'une autoroute en plein cœur de ville, qui est devenue aujourd'hui intolérable tant du point de vue de la sécurité que de la santé des populations.

Il faut la déplacer en périphérie Est de Valence. Il ne faut pas en augmenter la capacité, mais la reconstruire avec toutes les normes actuelles de sécurité et d'environnement. Normes qu'elle n'est pas capable d'offrir aujourd'hui.

La ville de Valence dépense des millions d'euros pour réaménager son centre ville et offrir aux valentinois un cadre de vie agréable où le temps du tout voiture est révolu, laissant une large place aux modes doux. N'est-ce pas en pleine contradiction avec la plus grosse infrastructure autoroutière d'Europe où circulent chaque jour des dizaines de milliers de voitures et de camions ?

Et d'une manière plus globale, nous pensons que pour gagner le pari du transfert modal, la seule augmentation de la capacité d'un réseau de transport ne suffit pas. Il faut apporter des contraintes sur le mode de transport le plus pénalisant. Nous en avons illustré un exemple à Valence où le nouveau réseau de bus s'accompagne de mesures visant à réduire l'usage de la voiture en centre ville.

C'est sur ce principe de bon sens qu'il faut travailler, en développant l'attractivité des transports des réseaux ferrés et du fluvial et surtout en ne commençant pas par augmenter la capacité de l'autoroute !

En matière de transport, pour gagner le pari du développement durable, il est évident et indispensable que les politiques nationales et locales soient totalement cohérentes.

La limitation des déplacements en véhicules individuels ne doit pas être l'apanage des seules villes et agglomérations.