



JUILLET 2006

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ARDÈCHE

Quelle politique de transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ?

La mise en œuvre d'une politique des transports n'impacte pas seulement les territoires qui supportent les infrastructures.

Elle détermine également le potentiel et le mode de développement des territoires voisins.

L'Ardèche est un exemple frappant : classée par la DATAR parmi les douze départements dont l'accessibilité est

jugée médiocre, aucune ligne SNCF de voyageurs, aucun aéroport, aucune autoroute, des aires urbaines à l'écart des voies rapides de transports. Pourtant le développement de l'Ardèche s'inscrit au cœur des évolutions du Grand Sud-Est, de Lyon à la Méditerranée.

Les choix faits depuis cinquante ans en matière d'aménagement du territoire expliquent pour partie les handicaps économiques de ce territoire.

À travers cet exemple, le Conseil général de l'Ardèche a souhaité illustrer les conséquences d'une politique des transports qui ignore le développement territorial, et ainsi éclairer les décisions qui devront être prises par l'État à l'issue du débat public sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien.



CONTACT

Conseil général de l'Ardèche
Hôtel du Département
Quartier La Chaumette
BP 737
07007 PRIVAS Cedaex

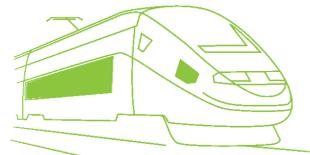
Tél. : 04 75 66 77 07
Fax : 04 75 66 77 99
www.ardeche.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Caractéristiques géographiques de l'Ardèche



Le département de l'Ardèche correspond à l'ancien pays du Vivarais, division administrative du Languedoc. Il présente des aspects très contrastés : compris entre 40 mètres d'altitude au confluent du Rhône et de la rivière Ardèche (sud-est du département) et

1 754 mètres au Mont Mézenc (centre-ouest), il est limité à l'est par la vallée du Rhône sur une longueur de 140 km et à l'ouest par les hauts-plateaux du Massif Central.

Ce versant oriental ardéchois du Massif

Central est bordé par les départements de la Haute-Loire et de la Lozère. Aucun obstacle naturel ne sépare au sud l'Ardèche et le Gard, et son extrémité nord touche les départements de la Loire et de l'Isère. Toute la frange est est contiguë avec la Drôme.

LES DIFFERENTES REGIONS NATURELLES

On distingue en Ardèche cinq grandes régions naturelles :

> La montagne

Bordure occidentale du département. Altitude moyenne 1 100 mètres. Recouverte au centre de coulées volcaniques d'où émergent des pitons et des sucs (Mézenc : 1 754 m ; Gerbier de Jonc : 1 551 m). Inclinée en pente douce vers l'ouest, elle alimente les cours d'eau du versant atlantique. La Loire y prend naissance. Le climat y est rude : neige pendant plusieurs mois, vents très violents soufflant en automne-hiver ("la burle"), brouillards fréquents dans les vallées, écarts de température très sensibles entre les saisons.

> Les plateaux du Haut-Vivarais et des Cévennes

Zone de transition par laquelle on descend de la montagne (1 200 m) à la vallée du Rhône

(300 à 400 m). Ce talus ou plateau d'altitude moyenne se présente sous l'aspect de crêtes verdoyantes élevées et étroites séparées par des gorges sauvages et infranchissables.

> Le Bas-Vivarais

La rivière Ardèche se développe jusqu'au Rhône, suivant une pente générale sud-est. Cette région formée de calcaire ou de marnes présente des dépressions mollement ondulées au profil aigu. D'une altitude faible, le Bas-Vivarais jouit d'un climat chaud et sec presque méditerranéen.

> Le plateau du Coiron

Nettement circonscrit au nord par les vallées de l'Ouvèze et de la Payre, au sud par la vallée de l'Escoutay, à l'ouest par le Col de l'Escrinet

et la dépression de Vesseaux, ce plateau de 800 m d'altitude environ étale ses coulées de basalte sur une longueur de 18 km en direction du Rhône.

> La vallée du Rhône

Le couloir rhodanien est très étroit sur la rive droite du fleuve qui coule presque au pied du rebord Vivarais, ne laissant qu'un liseré de petites plaines.

Cette géographie particulièrement contraignante explique la difficulté d'aménager des axes de transport dans le département, dont plus de la moitié du territoire se situe à plus de 30 minutes d'un axe autoroutier.

FONCTIONNEMENT ÉCONOMIQUE

Les centres économiques du département ne se situent pas tous dans la vallée du Rhône. Annonay, Le Cheylard et Aubenas constituent des pôles présentant un nombre important d'emplois dans l'industrie, le commerce ou le tourisme.

Les activités qui se sont implantées dans ces

pôles ont souvent des origines historiques (papeterie et industrie du car à Annonay, textile au Cheylard) ou géographiques (porte du Bas-Vivarais touristique et viticole à Aubenas).

Le développement, et même le maintien des activités, est rendu particulièrement difficile

sur ces sites, du fait des difficultés d'accès aux infrastructures d'échanges.

L'accessibilité d'un territoire n'est pas forcément synonyme de croissance et de développement durable. Par contre son enclavement est, à coup sûr, un frein à la compétitivité de ce territoire.

FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS EN ARDECHE

La plus grande largeur du département n'excède pas 75 kilomètres. Cette taille apparemment modeste cache des temps de

parcours très importants pour se rendre d'un point à un autre du département. La cause en est le relief élevé, marqué par des vallées

profondes orientées est-ouest, ce qui génère des parcours sinueux et des difficultés de circulation, notamment en période hivernale.



L'absence de voie rapide (cas unique en France) fait que, pour se rendre du Sud au Nord du département, les usagers se dirigent vers la vallée du Rhône. L'inadaptation du réseau routier national les contraint à traverser le Rhône pour emprunter l'autoroute A7 puis à reprendre un accès est-ouest.

Pour accéder au réseau ferroviaire de voyageurs, il en est de même, la ligne classique se situant en rive gauche du Rhône. La récente ligne à grande vitesse a été construite 15 kilomètres à l'est du Rhône, éloignant davantage les Ardéchois de la principale gare TGV.

Sur la rive droite du Rhône se situe une ligne ferroviaire aujourd'hui exclusivement réservée au fret. Cette ligne ancienne (Nîmes-

Lyon) nécessiterait de lourds investissements pour la moderniser (passages à niveaux sur les routes les plus empruntées, pas de protection phonique, traversée de zones urbanisées avec des risques avérés en cas d'incidents avec les wagons de matières dangereuses).

Le fonctionnement actuel des transports, découlant d'une géographie contrainte et d'une insuffisance d'investissements de l'État pendant des décennies, explique pourquoi plus de la moitié du territoire ardéchois ne répond pas aux critères inscrits dans la loi sur l'aménagement du territoire de février 1995, se situant à plus de 30 minutes des accès autoroutiers et des gares ferroviaires.

Les difficultés géographiques se traduisent

par une prédominance des accès Est-Ouest, encore renforcée par l'absence d'une véritable offre de transport Nord-Sud sur le territoire, offre inexistante tant pour le mode routier que pour les modes collectifs (car ou train). Cette situation a encore été aggravée par le récent déclassement de la RN 86 transférée par l'État au Département, posant de graves problèmes de sécurité sur cet axe en rive droite du Rhône.

À signaler que lors de chaque incident important sur l'autoroute A7 (accident grave, neige), et faute d'alternative, le concessionnaire procède à la fermeture de cette infrastructure, reportant tout le trafic sur les réseaux routiers de la vallée du Rhône, rive droite et rive gauche, réseaux qui ne sont bien sûr pas adaptés à un tel trafic.

POSITION DU DEPARTEMENT DE L'ARDECHE

La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la gestion raisonnée des ressources énergétiques fossiles, le rééquilibrage entre les divers modes de transports sont des objectifs auxquels les élus départementaux ardéchois adhèrent pleinement. Un travail important est à mener sur l'organisation des modes de production et de commercialisation, afin de favoriser les circuits courts, moins consommateurs de transport.

L'atteinte de ces objectifs ne doit pas se faire au détriment de territoires, comme l'Ardèche, qui ne disposent pas d'accès suffisants aux divers modes de transports et qui ne peuvent adosser leur développement à une intermodalité croissante.

Dans ce contexte particulier les élus du Département de l'Ardèche affirment :

> La politique de transports doit prendre en compte l'aménagement du territoire,

et traduire la solidarité nationale vis-à-vis des territoires défavorisés, y compris dans la recherche de rétablissement de transport ferroviaire pour les personnes en rive droite du Rhône.

> La croissance des modes alternatifs

à la route doit être recherchée (optimisation du fleuve Rhône à condition d'assurer un débouché vers le Nord, transport combiné rail-route...). Cette croissance dépend de l'aménagement de plateformes multimodales dont le développement doit également concerner le territoire ardéchois.

> Cette croissance des modes alternatifs ne doit pas se faire au détriment des populations impactées

Le fret ferroviaire, par exemple, est générateur de nuisances (bruit) et d'insécurité (passages à niveaux, traversée de zones urbanisées). La mise en place d'une politique dans ce domaine doit se traduire par des investissements destinés à compenser ces nuisances et ces dangers qui sont d'ores et déjà avérés (accident ferroviaire de La Voulte, par exemple...).

> Les discriminations tarifaires

qui taxeraient les trajets courts sur l'autoroute A7 sont inacceptables pour l'Ardèche. Faute d'autres investissements de l'État pour assurer des fonctions de transit local, cette autoroute représente en effet une nécessité pour toutes les liaisons entre Nord et Sud du territoire,

d'autant plus que l'État a failli à ses responsabilités et n'a pas aménagé correctement la RN 86 qu'il vient de transférer au Département sans perspective de modernisation.

> Concernant le mode routier, la situation d'enclavement de l'Ardèche comme l'engorgement de la vallée du Rhône ne sont pas acceptables.

L'État doit s'engager d'urgence sur un calendrier de financement et de réalisation des infrastructures nécessaires pour désenclaver les bassins d'emploi de l'Ardèche, et notamment pour assurer leur raccordement à l'axe autoroutier de la vallée du Rhône, y compris en intégrant la réalisation des franchissements du Rhône qui pourraient s'avérer nécessaires pour satisfaire cet objectif. Cette responsabilité s'impose pour les bassins desservis par la RN 102 que l'État a conservé en gestion, mais également pour les bassins desservis par les RN que l'État vient de transférer au Département. Ce dernier assurera ses responsabilités sur les routes départementales, dans la mesure où la solidarité de l'État, de la Région et de l'Europe se concrétisera pour aider à améliorer l'accessibilité de l'ensemble des bassins d'emploi ardéchois.



Structuration de l'arc méditerranéen latin



La solidarité de l'État pourra notamment s'exprimer en adaptant la politique de taxation sur les carburants dans les zones enclavées, qui aujourd'hui financent, à travers ce dispositif, des infrastructures dont elles ne bénéficient pas.

L'État doit aussi s'engager à achever rapidement des opérations programmées, telles que l'aménagement de la RN88, qui

contribuera à désenclaver une partie du territoire ardéchois.

Il doit également préciser très vite quelle est la solution qu'il préconise pour éviter l'engorgement de l'autoroute A7.

Quelle que soit la solution préconisée par l'État, celui-ci devra préciser comment il garantit équitablement l'équipement des

territoires les moins bien desservis en Ardèche, au moyen d'aménagements structurants sur l'axe vallée du Rhône – Aubenas – Piémont des Cévennes, axe qui pourrait contribuer au désengorgement de A7 – A9 s'il est prolongé jusqu'à Montpellier, et dont l'État doit seul assumer la responsabilité puisqu'il a reconnu à la RN 102 le caractère de Grande Liaison d'Aménagement du Territoire.

