

RHÔN'AXES
Siège social : Mairie
26800 PORTES-LES-VALENCE
Contact : D. MERCIER (tél. : 04.75.57.95.45)

RECU le

12 AVR. 2006

390

Le 10 avril 2006

Monsieur Philippe MARZOLF
Président de la Commission Particulière
du débat public Politique des Transports
Vallée du Rhône - Arc Languedocien
26 boulevard St Roch
84000 AVIGNON


Monsieur le Président,

Créée en 1989, l'association RHON'AXES a pour but de définir et proposer des réseaux de transports cohérents et coordonnés, dans la moyenne vallée du Rhône. Force de propositions, RHON'AXES n'est pas une association d'opposants systématiques à tous projets d'infrastructure. Si nous nous sommes opposés, avec succès, au projet de contournement autoroutier de VALENCE, notre réflexion a toujours porté sur un champ plus large, avec des propositions axées sur la nécessaire cohérence des politiques de transports et des projets d'infrastructures réalistes qui l'accompagnent.

J'ai le plaisir de vous communiquer les résultats de cette réflexion collective.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,
Jean-Guy PINEDE



Maire-Honoraire
de PORTES-LES-VALENCE
Ancien Conseiller Général de la Drôme

CONTRIBUTION DE RHON'AXES AU DEBAT PUBLIC SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS DANS LE SUD-EST

Rhôn'Axes créée le 11 juin 1989, s'est fixé entre autres comme objectif dans ses statuts de définir et proposer des réseaux de transports cohérents et coordonnés dans la Moyenne Vallée du Rhône.

Il est donc tout à fait naturel que nous apportions notre contribution à l'occasion du débat public sur l'organisation des transports dans le Sud-Est, débat dont nous nous félicitons de l'existence, mais dont nous regrettons les nombreux reports au cours des années passées. Le débat devant se situer, si la procédure démocratique est respectée, avant les choix et les réalisations, l'absence de débat a entraîné en apparence une absence de choix, en apparence seulement car en laissant s'aggraver la situation d'années en années, l'urgence imposera alors la solution que les A S F ont préparée depuis longtemps à savoir la mise à cinq voies de l'A 7 entre VALENCE et ORANGE. Solution facile, peu onéreuse et à courte vue qui aura comme conséquence d'augmenter encore le trafic routier dans le couloir rhodanien. Tout en dénonçant la duperie, nous réaffirmons notre opposition à la mise à cinq voies de l'A7.

Il est vrai que dans ces conditions, on peut honnêtement se demander quel est alors l'intérêt d'un tel débat, surtout après les conclusions du débat public organisé récemment au sujet du tracé de l'A51, nous reviendrons plus loin sur le fond de ce problème ; quant à la forme, cela tient de la provocation : alors qu'une grande majorité d'intervenants élus ou associatifs demandaient le passage par La Croix Haute et l'Ouest de Gap avec de solides arguments à l'appui, le Ministre vient de faire tomber son choix, ce sera l'Est de Gap ! Toutefois, nous ferons abstraction de nos états d'âme et nous ferons part de nos réflexions et de nos propositions même si nous sommes convaincus que ce débat arrive plus de 10 ans trop tard.

Nos propositions sont d'abord des alternatives au "tout routier" par le développement volontariste du fluvial et du ferroviaire :

- Au niveau du fluvial, la CNR elle-même reconnaît que l'on peut dans l'état actuel des infrastructures, multiplier par 5 le trafic sur le sillon Rhône/Saône. Portes-lès-Valence, port fluvio-maritime de GRENOBLE voire GENEVE, ce n'est pas une utopie à condition d'aménager correctement la voie ferrée VALENCE-GRENOBLE, ce qui semble aujourd'hui enfin programmé. Mais là aussi, il ne faut pas rester à la situation actuelle : moderniser l'aménagement du Rhône au niveau des écluses en particulier et ouvrir un débouché à grand gabarit du couloir Rhône/Saône vers l'Europe du Nord multiplierait de façon très souhaitable le potentiel actuel de la voie d'eau.

- Au niveau du fer, nous avons la chance de posséder 3 voies ferrées dans la Vallée du Rhône utilisées aujourd'hui très en dessous de leurs possibilités à condition certes, d'y faire un certain nombre d'aménagements sur la rive droite en particulier. Quand on sait que 40 à 45 % des camions qui transitent sur l'A7 sont des étrangers pour la plupart Espagnols, est-ce qu'on va un jour imposer le ferroutage avec des moyens modernes adaptés entre l'Espagne et l'Allemagne ? Nous disons bien imposer car le volontariat fera que les transporteurs choisiront toujours la solution de facilité à savoir la route.

Nous avons choisi les solutions alternatives à la route dans un premier temps car elles nous semblent prioritaires si l'on veut mettre en œuvre une politique des transports à long terme. Le lobby des transporteurs routiers, avec la complicité de la S N C F qui est le premier de ces transporteurs par ses filiales, ne doit pas dicter une politique des transports. On sait très bien qu'avec la mondialisation, on ne réduira pas les besoins en

transport, mais il s'agit de mieux gérer la croissance, d'abord en transférant au maximum sur les modes autres que routiers et pour ce qui concerne le routier, en raisonnant en terme d'aménagement du territoire. Evidemment, cela n'est pas compatible avec la privatisation des autoroutes "rentables" ; il est nécessaire que l'Etat garde la maîtrise intégrale sur le réseau autoroutier afin que les secteurs excédentaires puissent financer les investissements sur les secteurs restant à aménager : ils sont encore nombreux et souvent difficiles à mettre en œuvre dans des reliefs tourmentés. Dans le domaine de la route, nous proposons les priorités suivantes :

- Achèvement des liaisons Nord-Sud Alpes et Massif Central (A 51 et A 75) :

- au sujet de la A 51, le folklore relatif à son tracé qui change à chaque changement de Ministre continue. Récemment, l'actuel Ministre, pour faire plaisir à certains amis politiques, a annoncé son choix, pour le passage par l'Est de GAP, tracé très onéreux et techniquement difficilement réalisable, voire irréalisable. Est ce un moyen d'enterrer le dossier ?... Mais les ministres changent et nous ne désespérons pas de revenir à une solution raisonnable, ne serait-ce que face à l'impossibilité d'assurer le financement du choix actuel ! Quant à nous, nonobstant ce choix, nous défendons la mise en œuvre d'une infrastructure à caractéristiques autoroutières, passant par la Croix-Haute pour des raisons de sécurité, de coût, mais aussi parce que cet itinéraire est le mieux adapté pour reporter le trafic de la Vallée du Rhône (A 7) sur une parallèle de Dôle à Aix-en-Provence (Encore faudra-t-il améliorer la traversée de GRENOBLE). C'est d'ailleurs la solution qui ressortait du débat public engagé sur ce problème car il est vrai que l'accès autoroutier à GAP peut se faire aussi bien par l'Ouest que par l'Est.

- En ce qui concerne la A 75, l'achèvement sur BEZIERS doit être mené à bien au plus tôt et pour lui donner pleine efficacité il est souhaitable de projeter un tronçon autoroutier entre Paray-le-Monial et Châtel Guillon via Vichy, afin que cet itinéraire en grande partie gratuit, puisse assurer une liaison évitant l'A 7 entre l'Allemagne et l'Espagne.

Pour le Sud-Est, cela ferait 3 itinéraires parallèles (A75 – A7 – A51) connectés entre eux et sur lesquels il est possible de réguler la circulation en particulier lors des grandes migrations, par exemple en modulant le prix des péages.

Parallèlement, il est nécessaire d'aménager la R N 7 entre Vienne et Orange, en déviant les agglomérations et en réalisant des tronçons à 2 x 2 voies, ceci afin de limiter le cabotage sur la A 7, important sur ce secteur mais pas autant que les A S F l'annoncent. Nous sommes demandeurs dans ce domaine des comptages origines-destinations, scientifiquement fiables et effectués par des acteurs neutres.

Si après cela, dans x années l'ensemble rail-route-fleuve se sature, nous proposons que le choix se porte alors sur une nouvelle infrastructure à caractéristique autoroutière dite de piémont, entre Loriol-sur-Drôme et Narbonne via Privas-Aubenas-Alès qui fait actuellement l'objet de demandes répétées des milieux économiques et politiques ardéchois. Cet itinéraire peut se prolonger au Nord par la A 49 vers GENEVE ou l'ALSACE. Resterait alors à chercher à relier Bourg-de-Péage à Loriol-sur-Drôme. En terme d'aménagement du Territoire, la solution la plus efficace consisterait alors à passer à l'Est de la RD 535 puis rejoindre Loriol par la Vallée de la Drôme en assurant au passage une desserte autoroutière de la ville de CREST et du DIOIS.

Notre souci a été de présenter un projet cohérent et complet en évitant les solutions de facilité qu'est la Vallée du Rhône parce qu'elle est antinomique avec une véritable politique d'aménagement du territoire.