

Henri FAUQUÉ  
Président de l'association  
Elus et politique des Transports en Vallée du Rhône  
Maire de Saulce-sur-Rhône  
12 avenue du Dauphiné  
26270 SAULCE SUR RHONE  
tel : 04 75 63 00 20  
fax : 04 75 63 05 82  
mel : [maire@saulce.com](mailto:maire@saulce.com)

à Saulce, le 16 juin 2006

à Mr Philippe MARZOLF  
Président de la C.P.D.P  
26 Bd St Roch  
84000 AVIGNON

mel : [contact@debatpublic-transports-vral.org](mailto:contact@debatpublic-transports-vral.org)

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous adresser la contribution de notre association au débat public sur la politique des transports en Vallée du Rhône.

Les élus de l'Ardèche, de la Drôme et du Vaucluse rassemblés au sein de cette association que je préside souhaiteraient que vous puissiez, dans la mesure du possible, mettre à la disposition des citoyens concernés, le document joint.

Avec mon meilleur souvenir, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Henri FAUQUÉ

PJ. Photos de l'assemblée générale de P.T.V.R



**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS  
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom : Fauqué  
Prénom : Henri  
Organisme : Mairie de Saulce sur Rhône  
Coordonnées : 12 avenue du Dauphiné  
Lieu : 26270 Saulce sur Rhône  
Date : 16/06/06

---

### **I. Elus locaux et Politique des Transports en Vallée du Rhône**

L'association PTVR réunit à la fois des communes et des élus, parlementaires, conseillers régionaux et départementaux des trois départements de la Drôme, de l'Ardèche et du Vaucluse. Toutes et tous sont confrontés dans le cadre de leur(s) mandat(s) électif(s) à la problématique des transports dans la Vallée du Rhône et plus particulièrement dans le secteur le plus sensible du sud de Valence au nord d'Orange.

Toutes et tous ont, depuis plusieurs années, eu l'occasion de débattre des difficultés liées à la dégradation des conditions de transport. Enfin, toutes et tous ont décidé de se constituer en association courant 2005 de se constituer en association pour réfléchir et agir collectivement sur cette importante question ; nous pensons ainsi avoir contribué, notamment pour nos interventions auprès des Ministres des Transports successifs au lancement de ce débat public tant réclamé, pour que toutes les données de cette problématique soient mises à plat, et qu'à minima un diagnostic partagé soit dégagé.

### **II. Le débat public.**

Le débat ouvert le 27 mars 2006 par le Ministre des Transports et le Ministre de l'Ecologie, pour une durée de quatre mois est l'occasion de donner aux élus des régions, départements, et communes concernés le point de vue de leur collectivité et les remarques, suggestions, orientations de leurs concitoyens.

Au côté des associations et des citoyens participant à titre individuel aux débats des experts, les élus ont pris toute leur place dans la réflexion qui engage le long terme sur le plan de la politique de transport, et sur les conséquences de la vie quotidienne des riverains de l'A7 et RN7, de l'aménagement du territoire ou encore de la qualité de notre environnement.

Introduit sur la base du dossier réalisé par l'Etat, le débat auquel nous participons porte sur:

- la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport de la Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien.

- les orientations souhaitables pour améliorer les transports, dans le cadre des trois composantes du développement durable et des projets de développement des territoires.
- l'acceptabilité locale des mesures découlant des orientations retenues.

### **III. Le diagnostic et l'analyse de PTVR**

Pour nous qui vivons quotidiennement aux abords de la RN7 et de l'A7, le rapport de l'Etat ne nous a appris que bien peu de choses quant au trafic sur les voies, aux conditions de circulation très difficiles certains jours, au flux croissant des transports de marchandises par route et autoroute, et l'augmentation du transport routier des matières dangereuses ou des convois exceptionnels.

Les conséquences de cette évolution sur la qualité de notre environnement, la sécurité routière, la sécurité pour les habitants des villes et villages traversés, se sont considérablement dégradées. Il en va de même pour tous les personnels amenés à intervenir sur l'autoroute. Il faut le souligner, on doit à ce jour, à une constante vigilance et efficacité des services concernés, une relative anticipation sur ce qui pourrait entraîner des dégâts et effets collatéraux, un accident de transport de matières dangereuses sur l'A7 ou la RN7.

Nonobstant la première partie du débat public à laquelle nous avons assisté a démontré que les conséquences des accidents générés par les poids lourds étaient proportionnellement plus fortes que celles générées par les véhicules légers. Mais nous constatons également, dans la croissance de ce trafic routier de marchandises, une part de plus en plus importante des transits entre pays européens éloignés : Espagne vers l'Allemagne, ou Espagne vers les Pays Nordiques , pour ne parler que de la Vallée du Rhône.

A cet égard, d'une manière constante depuis plusieurs décennies, les autres voies, chemin de fer et fluvial essentiellement, n'ont été que marginalement utilisées pour faire face à la croissance des besoins du transport.

Nous pensons également que cette notion de besoin de transport, devrait faire l'objet d'une réelle réflexion et définition politique, d'une remise en cause des modes de production, de stockage et logistique pour mieux gérer les ressources énergétiques et l'environnement notamment.

### **IV. La position de PTVR**

Ainsi donc, il apparaît aux élus réunis au sein du PTVR que le « tout routier » auquel on a sacrifié les autres moyens de transport pendant les 30 glorieuses, mais aussi des 30 moins glorieuses suivantes, ne peut et ne doit plus être la solution de facilité apparente pour assurer déplacement des personnes et transport des marchandises.

Pour P.T.V.R, si le problème de la congestion des voies routières de la Vallée du Rhône est une réalité quelques jours par an, on doit clairement poser le problème de la politique des transports dans sa globalité.

En effet, il serait regrettable et préjudiciable de considérer cette question dans la seule recherche d'une solution urgente.

L'urgence ne doit pas prendre le pas sur l'importance de l'enjeu des transports.

L'importance, c'est construire l'avenir sur des alternatives réalistes à la route et l'autoroute, solutions qui constituent des garanties en matière de sécurité, de sûreté, d'environnement et de coûts induits par la hausse des prix des hydrocarbures.

### **L'important doit l'emporter sur l'urgent**

#### Une politique de rupture s'impose.

Elle passe par une meilleure adéquation du système de transport aux besoins de l'économie, de l'industrie, de l'agriculture, du tourisme certes, mais aussi surtout aux besoins de citoyens attachés au concept de développement durable qui garantit à la fois le bien être aujourd'hui, et une meilleure préservation de notre environnement par la protection des réserves naturelles et de la qualité de vie pour nos descendants.

Elle doit s'inscrire résolument, comme tous nos gouvernements le proclament depuis les conférences successives sur l'environnement et particulièrement celle de Kyoto, dans une farouche volonté de réduire les gaz à effet de serre.

#### **Pour cela PTVR refuse l'accroissement de la capacité autoroutière de l'A7 dans la Vallée du Rhône et demande à l'Etat de mettre en œuvre une politique adaptée pour atteindre l'objectif de transfert modal.**

Celle-ci doit se traduire par une meilleure gestion des capacités ferroviaires tant pour les transports de marchandises que les déplacements des personnes. Le fleuve a de réelles capacités exploitées à seulement un quart de ses infrastructures actuelles et reste un moyen très économique pour les transports pondéraux et en vrac et pour certaines matières dangereuses.

Dans un tel schéma les poids lourds conservent un rôle de desserte de proximité courte ou moyenne distance, avec pour objectif de réduire leur contribution aux transports de matières dangereuses.

**Notre position n'est pas doctrinaire, elle est réaliste et réalisable. Elle contribue à préparer un avenir environnemental meilleur et concoure à accroître la sécurité et la sûreté des déplacements.**

**Nous souhaitons que cet avis soit pris en compte par le Gouvernement et qu'il en tire les conséquences quant aux choix relatifs aux infrastructures de transport et à leur gestion.**