Fabrice BRUN
Les Vivets
07200 UCEL
fabrice.brun.ardeche@wanadoo.fr

Ucel, le 10 juillet 2006

A Monsieur le Président
de la Commission Particulière du Débat Public
sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône
et l'Arc Languedocien

Monsieur le Président,

La vallée du Rhône est depuis des millénaires un axe privilégié reliant le Nord et le Sud de l'Europe. Corollaires de la mobilité croissante des hommes, des biens et des marchandises, l'engorgement du sillon rhodanien en terme de trafic, sa concentration en terme de modes de transports (routes, autoroute, chemin de fer, fleuve…), sont une réalité depuis plus de dix ans sans que les pouvoirs publics n'aient pris de mesures significatives jusqu'alors.

Dans ce contexte on ne peut que se féliciter du lancement du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien décidé par le Ministre des Transports en 2005.

Malheureusement, des décisions prises au plus haut niveau il y a une dizaine d'années sont aujourd'hui lourds de conséquences et n'ont fait qu'aggraver la situation en terme de saturation de l'axe rhodanien :

- Rejet de tout nouvel axe autoroutier ou structurant depuis 1997 sous la pression des environnementalistes (l'arrêt des travaux en 1997 sur l'A75 et l'A51 l'a démontré) ;

- Abandon du projet de canal Rhin-Rhône dés 1997 par Dominique Voynet, Ministre Verts du gouvernement de l'époque, avec des conséquences aujourd'hui directes sur le trafic de camions sur l'A7 et la vallée du Rhône ;

- Des beaux discours de toutes parts sur le ferroutage mais peu d'actes concrets, sachant que tous les experts s'accordent à dire que la mise au gabarit des ouvrages d'arts prendra 30 à 40 ans. Ainsi sous conditions d'un travail constant et de budgets suffisants en la matière, le ferroutage pourrait représenter l'une des solution alternative au « tout routier » pour le transport de marchandise sur longues distances à l'horizon 2050. Cela ne signifie pas que ce vaste chantier ne doit pas démarrer dés à présent, à mon sens bien au contraire.

Mais tous doivent être conscient qu'il s'agit d'un chantier qui ne portera ses fruits que sur le très long terme. Enfin, pour qu'il soit opérationnel sur la Vallée du Rhône, le ferroutage implique le contournement de Lyon à créer pour le transport des marchandises. Rien ne garantit que localement le consensus puisse être trouvé. Il y a même fort à parier que ceux la mêmes qui dans le discours prônent le ferroutage, soient les premiers à se positionner contre sur le terrain, se mobilisant fortement sur les conséquences foncières de cette politique en amont et au cours des enquêtes publiques…

On le voit bien, dans le domaine de la programmation des infrastructures de transport le temps est une donnée essentielle. Les conséquences d'une décision (ou non décision) prise dans les années 97/98 sont visibles aujourd'hui, dix ans plus tard. Force est de constater que nous sommes victimes d'un manque d'anticipation qui restreint désormais les marges de manœuvres des pouvoirs publics. Dans ce contexte, au vu du report de décisions stratégiques, au vu de ces erreurs historiques, l'élargissement de l'Autoroute A7 paraît inéluctable pour faire face à l'accroissement de la circulation. La dimension stratégique de l'axe Nord/Sud de l'Europe et l'attractivité croissante du Grand Sud (France, Italie, Espagne et pourtour méditerranéen), ne peuvent encore que se renforcer dans un proche avenir.

La solution avancée récemment par les ASF, de la création d'une deux fois deux voies spécifique aux poids lourds me semble mériter une attention particulière. Avant d'être élu, je suis un citoyen, un père de famille qui emprunte régulièrement en voiture l'autoroute A7, et je dois avouer que trouverais très sécurisant tant pour les transporteurs que pour les particuliers de rouler sur des axes autoroutiers qui leur sont strictement réservés. La proposition des ASF présente également l'avantage de réaliser les travaux sans perturber davantage le trafic sur les axes existants. Cette hypothèse présente cependant l'inconvénient majeur de concentrer encore et toujours les infrastructures de transports dans les quelques kilomètres aménageables dans la largeur de la vallée du Rhône, surajoutant aux nuisances pour les particuliers et aux risques de sécurité civile déjà très prégnants sur ce territoire (nucléaire, chimique, crues du Rhône etc…). Je comprends la situation de nos collègues drômois qui se mobilisent contre cette hyper-concentration et je partage leurs inquiétudes.

Du côté des ardéchois, à quelques kilomètres à vol d'oiseau, le contexte est bien différent. Pour des raisons topographiques, mais également à mon sens par manque de travail structurant et partagé sur le long terme, l'Ardèche ne valorise pas pleinement sa relative proximité de la Vallée du Rhône. Chacun sait que la richesse *(c'est vrai depuis le temps des romains qui l'avaient bien compris)* s'épanouit autour des voies de communication, et l'Ardèche en la matière a pris un retard considérable ces 20 dernières années. Si la concentration des infrastructures de transport pose de graves problèmes dans la Drôme, en Ardèche c'est plutôt leur dilution, voire leur absence qui pénalise les habitants de ce département.

En effet l'Ardèche est le seul département de France qui ne compte pas de train de voyageurs, pas d'autoroute, pas de voie express, pas d'aéroport, pas de voie navigable d'intérieur !

On comprend aisément à cet énoncé que la DIACT classe l'Ardèche parmi les douze département de France les plus enclavés, et la ville d'Aubenas, parmi les huit aires urbaines les moins accessibles de notre pays.

Là aussi, on ne peut que regretter des décisions lourdes de conséquences pour la vie quotidienne de milliers d'ardéchois :

- Programmation de la fin de tous les trains de voyageurs en Ardèche en 1983 suite à la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) ;

- Aucune mesure structurante pour le désenclavement routier de l'Ardèche prises entre 1997 et 2002 alors que l'Etat engrange à cette époque des recettes fiscales inespérées. Je me permets de dire aujourd'hui que je préfèrerais continuer de payer ma vignette automobile et pouvoir rouler sur une voie express me permettant de gagner efficacement la vallée du Rhône ou la RN 88 en direction de la Montagne Ardéchoise. Au contraire à cette époque, des opérations sont inscrites au XIIème contrat de plan Etat/Région sans financement en face *(opération dite de surbooking*). C'est le cas à l'époque de l'opération de mise à trois voies de la RN 102 entre Villeneuve de Berg et Lavilledieu, qui depuis heureusement a fait l'objet de décisions politiques fortes, permettant de mobiliser les 15 millions d'euros nécessaires à sa réalisation ;

- Le retard pris dans l'aménagement de la RD 104 en direction du Sud de l'Ardèche est également pénalisant pour les habitants de l'Ardèche méridionale. Pour cette départementale qui doit jouer un rôle d'irrigation de l'intérieur des terres en direction d'Alés, Joyeuse, Les Vans et des Gorges de l'Ardèche, les ouvrages d'arts réalisés depuis 8 ans attendent toujours la réalisation de la déviation de Lachapelle sous Aubenas… Pendant ce temps nous sommes des milliers chaque jour à pester pour rentrer et sortir d'Aubenas aux heures de pointe… Ce constat se pose avec encore plus d'acuité dans la période d'affluence touristique. Cette analyse vaut également pour la déviation de Rosières qui mériterait à mon sens un examen approfondi.

En conclusion, les ardéchois au contraire de leurs voisins drômois sont en attente d'axes structurants de transports, et savent que leur salut en matière de désenclavement passe avant tout par la route.

L'Ardèche fait partie des territoires avoisinants de la vallée du Rhône dont le Ministre des Transports a souhaité dans sa grande clairvoyance que les enjeux soient intégrés au débat public en cours. Sous réserve de respect des conditions d'un

développement durable, d'intégration paysagère, de préservation des biotopes les plus sensibles, je suis convaincu que les ardéchois désirent dans leur plus grand nombre jouer un rôle important dans l'aménagement de l'espace du grand sud est français, et trouver ainsi par la même occasion des solutions concrètes à ce problème de mobilité qui nous empoisonne la vie, qui pénalise nos entreprises et donc l'emploi, qui oblige nos enfants à partir travailler ailleurs à la sortie de leurs études.

Aussi je vous serais reconnaissant de bien vouloir prendre en compte les propositions suivantes dans les conclusions du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien :

1. **la nécessité de lancer une étude de faisabilité d'un axe structurant de Piémont Cévenol** *(Valence / Privas / Aubenas / Alés vers Narbonne)* ;

2. **l'impérieuse nécessité de concrétiser l'étude de connexion de la RN 102 avec l'autoroute A7** *(étude des différentes options sans à priori avec un nouveau franchissement du Rhône à inscrire dans les prochaines contractualisations entre l'Etat et la Région).* **L'objectif est de mettre Aubenas à 30 minutes de la première entrée/sortie d'autoroute.**

Cette dernière option, évaluée à ce jour à environ 130 millions d'euros, semble être réalisable sur les deux ou trois prochains contrats routiers soit 10 à 12 ans. C'est essentiel pour le maintien et le développement de l'activité et de l'emploi. Cet objectif qui rencontre un grand consensus chez les habitants, les acteurs économiques et politiques du territoire de l'Ardèche Méridionale et de la Montagne Ardéchoise est aujourd'hui envisageable grâce au classement en Grande Liaison d'Aménagement du Territoire de la RN 102 (GLAT) lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 18 décembre 2003.

Enfin pour terminer, je suis convaincu que les réflexions en cours sur la création d'une nouvelle gare TGV au Sud de Montélimar (Allan) et sur l'avenir de l'aérodrome d'Aubenas Vals Lanas, constituent des pistes complémentaires d'actions à la stratégie routière indispensable pour le territoire de l'Ardèche Méridionale et de la Montagne Ardéchoise.

Vous remerciant pour votre écoute, je vous prie, Monsieur le Président, de croire en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Fabrice BRUN