

**Débat public sur la politique des transports  
dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien  
Intervention de Marie-France MARCOS et Marianne ORY**

Monsieur le Président, Monsieur le Vice Président, mes chers collègues,

Sur ce rapport, le groupe PRG parlera à deux voix et je céderai la parole à Marianne ORY pour clore notre temps de parole.

C'est donc une nouvelle fois à un grand dossier auquel nous nous trouvons confrontés, un dossier qui pourrait certes s'apparenter à un long serpent de mer mais à tout prendre, il est préférable que nous remettions cent fois l'ouvrage sur le métier plutôt que laisser faire le temps ; en matière de transports, celui-ci n'y fait hélas rien à l'affaire, bien au contraire.

Sans verser dans l'autocongratulation, je voudrais ici en premier lieu saluer la démarche de la Région qui œuvre depuis des lustres pour que ce dossier de la vallée du Rhône et par extension de l'arc languedocien, ne soit pas du seul ressort de l'Etat, lequel à travers le rapport Blanchet a montré sa grande capacité à minorer les contraintes et à maximiser les perspectives favorables.

Le rapport Blanchet, présente en effet le triple désavantage :

- d'occulter, et c'est dommageable, les effets de la crise énergétique (son estimation du prix de baril à 60 dollars en 2020 est au comble du fantaisiste)
- d'occulter, et c'est grave, les engagements internationaux de la France vis-à-vis du climat
- d'occulter et c'est terrible, les perspectives de développement des TER et le potentiel du fluvial.

En résumé, et en caricaturant à peine, le rapport Blanchet, ce n'est ni plus ni moins qu'une fuite en avant.

Dans ce contexte, la démarche de la Région est à saluer. Parce qu'elle prend en compte le dossier dans sa globalité, en intégrant bien sûr le problème des déplacements mais en y adjoignant les problématiques essentielles que sont l'aménagement du territoire, les questions économiques, les préoccupations de santé publique, de sécurité, d'environnement, d'attractivité touristique, de sauvegarde de l'agriculture...

Quel que soit le prisme choisi pour regarder ce dossier, une seule vision est défendable, celle comme le dit le rapport, d'une politique de report massif de la route vers les modes les moins polluants, c'est au passage la seule solution pour tenir l'engagement pris par la France à Kyoto de diviser ses émissions de gaz à effet de serre par 4 à l'horizon 2050.

Pour ce faire évidemment, il faut refuser l'accroissement des capacités autoroutières dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen. Je le dis sans détours, sans prendre de gants, ceux qui prônent le doublement de l'A7 sur lequel Marianne ORY va revenir sont ni plus ni moins des irresponsables !

Cet accroissement du tout autoroutier est d'autant plus à écarter que des solutions alternatives existent. Oui le report modal est possible, c'est d'ailleurs le sens des délibérations prises ici en juillet 2005 relatives à l'itinéraire fret de la transalpine entre Lyon et Chambéry et au contournement de l'agglomération lyonnaise ou des lancements d'étude, comme celui relatif à la ligne TER sur la rive droite du fleuve.

Une exigence : que l'alternative fluviale soit considérée et prise en compte à sa juste valeur car elle constitue une potentialité majeure surtout si on peut ensuite faire la jonction Saône Moselle.

De même, il ne faut pas négliger la voie maritime qui, par le cabotage, offrirait des alternatives tout à fait intéressantes pour relier l'Espagne et l'Italie et même le Sud et le Nord de l'Europe.

Ce refus du tout routier, que je viens d'évoquer, on peut certes le gérer en favorisant le report modal, on peut aussi tenter, et c'est l'un des objectifs de ce rapport, de le réfréner par le biais de mesures qui sont techniques tout en relevant de préoccupations sociétales.

Ainsi, Si l'application des réglementations sociales était effective, nul doute que certains chauffeurs rouleraient moins, nul doute qu'ils rouleraient moins vite et nul doute que tout le monde y gagnerait, ne serait-ce qu'en matière de sécurité.

A entendre cette intervention, certains esprits chafouins pourraient être tentés d'affirmer que nous sommes opposés de fait à tout développement d'activités économiques. Il n'en est évidemment rien. Simplement il ne doit pas y avoir de fatalité à ce que ces activités économiques passent forcément par de la gestion à flux tendus ou par l'éloignement des lieux de production et de consommation (voilà un inconvénient majeur des délocalisations !)...

Je terminerai pour ma part en évoquant le point V de ce rapport, celui qui porte sur la recherche de nouvelles recettes de financement. Nous approuvons sans réserve, l'idée, qu'au niveau national et européen, soit utilisée à bon escient la directive eurovignette comme nous approuvons sans réserve l'idée que les recettes qui en découleront seront exclusivement affectées aux modes de transports non routiers. C'est un fait, l'augmentation des trafics des transports routiers de marchandises s'explique aussi par le coût sous-évalué de ce type de transport ; un réajustement est donc indispensable.

Je vous remercie de votre attention et passe la parole à Marianne ORY.

Chers collègues, en complément de l'intervention de Marie-France MARCOS, je souhaitais m'appesantir quelque peu sur la vallée du Rhône, étant doublement concernée en tant qu'élue régionale et en tant qu'élue Drômoise.

S'il est vrai que le dossier Vallée du Rhône occupe nos esprits, il préoccupe encore davantage ceux de nos concitoyens qui subissent le déferlement (le mot est-t-il trop fort ?) des camions et autres véhicules sur l'A7.

Je répète donc dans ce contexte ce qu'a dit Marie-France MARCOS, le doublement de l'A7 serait une catastrophe pour la Vallée du Rhône, à tous points de vue, et je n'ose imaginer la réaction de ses riverains si d'aventure cette solution venait à voir le jour.

Même la DDE de la Gironde déclare : « l'offre crée la demande ; une nouvelle route ne règle pas le problème, on gagne quelques années avant d'atteindre de nouveau la saturation ». Ce n'est donc pas ainsi que l'on sert un développement soutenable ou durable.

Nous n'en sommes pas là et l'heure est plutôt, soyons optimistes, au souci de mettre en œuvre des moyens de transports alternatifs.

Le débat public qui nous mobilise et mobilise les élus de proximité doit permettre une réelle évaluation des solutions alternatives : ferroutage, voie fluviale, meilleur cadencement des TER, des correspondances TER/TGV encore plus efficaces, d'une régulation intelligente du trafic autoroutier et routier entre l'A7 et la N7.

Dans cet esprit, nous militons pour le MET-RHO ou le Métro-Rhône pour assurer des dessertes ferroviaires cadencées entre Saint-Vallier et Orange, entre Saint-Vallier et Saint Marcellin, entre Orange et Saint-Marcellin, ceci dans un double intérêt :

- assurer les transports trajets/travail dans les meilleurs conditions de sécurité, de coût et de protection de l'environnement.
- garantir le meilleur transfert TER/TGV compte tenu de l'atout exceptionnel que représente l'interconnexion de la gare de Valence TGV.

A ce propos, si l'idée de basculer le fret routier en partie sur le ferroviaire a notre agrément, je ne voudrais pas que l'on occulte les nuisances que cela ne manquerait pas de créer pour les riverains des voies ferrées.

A la pollution visuelle et sonore qui en résultera, il convient d'ajouter le danger objectif qui consiste à transporter des marchandises sur des voies qui traversent villes et villages et dont le défaut d'entretien est incontestable.

On se trouve quelque part en outre en plein paradoxe qui consiste à faire passer les personnes par la campagne en TGV et les matières dangereuses en ville, de nuit de surcroît !

L'entretien des voies utilisées par le FRET ferroviaire et l'adaptation sécurisée des couloirs ferroviaires à ces usages accrus ont un coût. Il nous faudra défendre des modalités réalistes de financement au sein du contrat de Projets Etat-Région.

Pour revenir à l'A7, il est juste de considérer que le développement le plus harmonieux possible de la Vallée du Rhône passe notamment par l'amélioration des relations transversales perpendiculaires à cette dernière.

En disant cela, il ne s'agit pas bien sûr d'envisager la construction d'une nouvelle autoroute pour le département voisin de l'Ardèche mais bien de développer l'existant et d'envisager la réouverture de lignes ferroviaires et de transports collectifs.

Car, désenclaver, c'est répondre aux besoins de transport des habitants, et raccorder les gares de la Vallée du Rhône aux bassins de vie que desservent ces gares.

Quoique limitrophes, les deux départements de la Drôme et de l'Ardèche ne souffrent certes pas des mêmes maux en matière de transports, mais il serait illusoire de penser qu'on peut résoudre les problèmes de l'un sans s'attaquer à ceux de l'autre. Ce serait illusoire, disais-je et ce serait aussi injuste, au nom d'un aménagement du territoire qui n'oublie personne.

Quoiqu'il en soit, nous soutiendrons tout projet de mode de déplacement des personnes et des marchandises qui :

- évite la dégradation du potentiel économique,
- offre des opportunités de développement,
- privilégie la qualité de vie des femmes et des hommes et l'exercice de leur activité
- concourt au respect maîtrisé de l'environnement, et, bien sûr, participe à l'aménagement plutôt qu'au démenagement du territoire.

Pour tous ces motifs, le groupe PRG votera ce rapport.