



Parti Socialiste

Section Cantonale de Loriol

Contribution au Débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien

*Maintenir un développement durable et harmonieux
pour l'épanouissement de toutes et tous*

La libre circulation des personnes, des services et des biens est un pilier fondamental des sociétés démocratiques développées. L'attractivité des régions du sud de la France, l'augmentation des échanges commerciaux internes, européens et mondiaux, nos modes de vie orientés vers des déplacements fréquents, la politique des entreprises avec la réduction des coûts de production dont des facteurs aggravants qui génèrent un trafic de plus en plus dense dans le couloir rhodanien. Notre réflexion ne peut faire abstraction du rapport du groupe à haut niveau présidé par la commissaire européenne Loyola de Palacio daté de novembre 2005 « Des réseaux pour la paix et le développement : Extension des grands axes transeuropéens de transport vers les pays et régions voisins », où l'on peut lire notamment en page 22, la remarque suivante : « Le groupe attire l'attention sur l'importance d'élaborer des plans nationaux et régionaux de transports qui soient complémentaires aux travaux du groupe à haut niveau »

Notre situation géographique est celle d'un lieu de passage et de communication de plus en plus emprunté par les populations et professionnels en provenance de l'Europe de l'Est et du Nord. L'accentuation du trafic routier européen est confirmée par le nombre de projets financés par la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement (BERD). Le rapport mentionné ci-dessus indique en page 50 que : « La BERD a actuellement 70 projets en cours dans les pays intéressés (...) dont 57 % des investissements étant consacrés à la route, 21 % au rail et 13 % au transport maritime et fluvial ». Cette évolution exponentielle du transport routier nous inquiète fortement. En effet sur cinq kilomètres de largeur, notre canton est traversé par l'A7, la RN7, la voie ferrée ainsi que le Rhône (en ce qui concerne les infrastructures « terrestres ») ainsi qu'un gazoduc et un oléoduc pour les infrastructures souterraines, sans oublier la ligne TGV Méditerranée passant à proximité immédiate. Cette hyperconcentration d'infrastructures sera aggravée avec la réalisation des grands projets européens. Aussi, nous nous engageons dans ce débat public, car un enjeu de société fort s'ouvre sur les 20 ans à venir et l'intérêt général appelle les pouvoirs publics à écouter pour choisir les projets qui conjuguent développement économique et respect du bien être des citoyens.

C'est le sens de notre démarche en déposant la présente contribution.

Notre canton est un point névralgique en ce qui concerne cette problématique des infrastructures, ce qui nous motive pour intervenir dans ce débat public.

I/ Comment percevons-nous la politique actuelle des systèmes de transport ?

Actuellement les voies routières (RN7 notamment) et autoroutières (A7) sont arrivées à saturation. Cette situation ira en s'aggravant avec une prévision d'augmentation de 20 à 30 % d'ici à 2020.

Ce flux est également appelé à grossir avec le développement des Pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO). Le volume de trafic entre l'UE et les pays voisins va doubler d'ici à 2020.

Le choix des entreprises de conduire une politique ultralibérale afin de répondre à la demande combinée à une gestion des stocks à « flux tendus » génèrent un trafic de plus en plus dense. Nous sommes plus que préoccupés de ce choix politique qui entraîne irrémédiablement un développement non maîtrisé des transports routiers.

L'accroissement des flux routiers est également du à notre comportement individualiste, à l'éloignement croissant entre lieux de résidence et lieux de travail, au développement du tourisme lié à l'augmentation du temps libre des actifs ainsi qu'à des retraités qui se déplacent de plus en plus fréquemment. La concentration dans ce couloir est dangereuse et néfaste pour les riverains et les usagers de la route, elle porte également atteinte à l'environnement local.

Aujourd'hui le seuil de tolérance a été atteint et dépassé. La RN7 ne peut pas absorber le trafic autoroutier lorsque l'A7 est provisoirement fermée pour cause d'accidents et d'intempéries, comme cela s'est produit à plus de six reprises en trois mois. Les conditions minimales de sécurité ne sont plus remplies, il est par exemple très difficile pour les véhicules de secours et d'urgence d'assurer leur mission dans des conditions acceptables, ce qui est gravissime lors d'urgences vitales. De plus, le transport de matières dangereuses de plus en plus fréquent sur ces axes accroît l'insécurité. Par ailleurs, les études récentes montrent le caractère particulièrement accidentogène du tronçon Valence/Bollène. Ainsi, depuis le début de 2006, l'on peut déjà dénombrer plus d'une quinzaine d'accidents de poids lourds sur l'A7. Ces études révèlent par ailleurs que les routiers parcourant de longues distances, mais aussi les automobilistes, subissent particulièrement les effets de la fatigue sur ce tronçon.

La traversée des villes et villages réduite sur la RN7 à 2 fois 1 voie forme un goulot d'étranglement qui génère embouteillages et pertes de temps. La croissance du trafic routier engendre des conséquences environnementales gravissimes : Pollution atmosphérique (dont les effets visuels se retrouvent sur les façades d'immeubles), mais aussi sonore, incidence des rejets de gaz à effet de serre sur l'environnement. Le développement durable ne doit pas être un vain mot pour cette région et ses habitants.

Aussi la section cantonale du PS et ses membres sont-ils fermement opposés à toute perspective d'élargissement de l'A7, qui aurait un effet « aspirateur » en attirant davantage de flux de circulation. La solution consistant à créer une ou plusieurs voies supplémentaires sur l'A7 n'est qu'une fausse solution.

Pour sauvegarder les activités économiques et envisager un autre développement il est nécessaire que les pouvoirs publics examinent avec objectivité les autres modes de transport (Rail / fluvial). Les infrastructures existent et sont pertinentes. Des reports doivent s'opérer de la route vers ces deux modes. Un potentiel de développement ne portant pas atteinte à l'environnement (local comme régional) existe.

II/ Orientations souhaitées

Depuis 2003, le gouvernement par la voix du comité interministériel envisage l'accroissement de capacité du réseau routier. Nous avons vu dans notre région que le trafic routier est à saturation. Une programmation et une orientation forte doivent être mises en œuvre pour un aménagement du territoire efficace en favorisant le report d'une partie du trafic sur un autre axe, pour toute la circulation ne desservant pas la vallée du Rhône. La création d'une taxe spécifique aux poids lourds effectuant seulement un transit contraindrait nombre de véhicules à emprunter d'autres voies moins surchargées.

Compte tenu du potentiel de développement existant pour le fret ferroviaire, une volonté forte doit affirmer que le ferroutage est une solution adaptée à la situation actuelle et à venir. Le trafic estival est accru avec le transport des fruits et légumes produits dans la région ou en provenance du sud de l'Europe (Espagne notamment), voire du Maghreb. La SNCF doit retrouver son savoir-faire avec le transport frigorifique en direction des marchés d'intérêt national tels Rungis. Aujourd'hui les professionnels de la route acceptent et sont même demandeurs de ce transfert intermodal afin de gagner en temps, en sûreté ainsi qu'en sécurité. Cette évolution des mentalités est à mettre à profit pour une réalisation dans les cinq années à venir.

Au niveau des passagers, la création de la gare de Montélimar TGV sur la commune d'Allan sera un facteur limitant les déplacements du Sud vers la gare de Valence TGV. L'offre TER devra toutefois rester forte pour satisfaire la demande de nos concitoyens.

Pour favoriser le développement de comportements plus solidaires et réduire le trafic lié aux trajets Domicile / Travail, le covoiturage doit être encouragé par l'état.

Nous proposons :

- La création d'un chéquier (ou d'une carte) permettant l'achat de carburant en partie défiscalisé pour les automobilistes-chauffeurs pratiquant le covoiturage
- Un dispositif fiscal pour les personnes transportées, afin de les inciter à employer ce mode de transport.
- La création d'aires de stationnement à l'entrée des agglomérations (sur le modèle des parcs relais) avec transports publics cadencés jusqu'aux lieux de travail. Compte tenu du niveau d'embouteillage de nombreuses villes de la région et la pollution que cela engendre, la contrainte est la seule manière de mettre cette politique en œuvre.

L'accélération de la réalisation de la déviation à 2 fois 2 voies de la RN7 entre Livron et Loriol permettra de casser le goulot d'étranglement constitué à l'intérieur des villages. Nous déplorons d'ailleurs que son tracé n'ait pas été prolongé au sud de Saulce pour des raisons budgétaires. Le choix du projet compromettant pour les vingt années à venir une autre solution plus adaptée au trafic actuel.

Concernant la voie fluviale, avec le Rhône, qui présente un fort débit tout au long de l'année, le développement de ce mode de transport sous utilisé devient urgent. Nous savons que celui-ci est particulièrement efficace (avec une consommation énergétique six fois inférieure à celle de la route et deux fois moindre que le rail). Les émissions polluantes et les nuisances engendrées, de même que les externalités négatives induites (accidents, encombrement, effets environnementaux) sont beaucoup plus modestes que pour les autres modes. Par ailleurs, le transport par voie navigable assure un degré élevé de sécurité, notamment pour le transport de matières dangereuses. Ce mode contribue également au désengorgement du réseau routier.

Avec le développement des autoroutes de la mer en méditerranée comme l'envisage le rapport de Loyola de Palacio et la recrudescence des activités portuaires, l'utilisation de ce mode de transport est plus que souhaitable, pour lequel un potentiel de développement est possible et accessible immédiatement, et dont l'attractivité pourrait être encore davantage accrue avec l'aménagement de certains ports.

III/ Acceptabilité locale

A propos de la taxe « longue distance », elle ne concernerait pas les riverains de l'A7, puisque par définition, ils utilisent les sorties intermédiaires.

Concernant l'offre multimodale, il y a encore un grand chemin à parcourir. Il s'agit d'une décision politique à assumer, comme le montre l'exemple suisse. Vous n'êtes d'ailleurs pas sans connaître les capacités d'une éventuelle « plateforme multimodale » en lieu et place du site SNCF de Portes-lès-Valence.

Enfin, s'agissant du service Auto-Train de la SNCF, nous pensons que l'offre favorise l'utilisation, même si a priori, il n'y a pas actuellement de marché L'Etat (principal actionnaire de la SNCF) peut favoriser le développement de ce service, qui ne devrait pas rester déficitaire longtemps.

IV/ Attentes au niveau du débat

- Ne pas faire une enquête publique sur le bien fondé de l'aménagement de l'A7 comme cela semble être le cas jusqu'à présent. Mais, au contraire, ouvrir un débat sur les solutions envisageables pour réduire les nuisances liées aux flux routiers et autoroutiers. De fait, nos transporteurs locaux sont gênés par les transporteurs en transit, il n'est donc pas évident que l'aménagement de l'A7 soit, à long terme, la meilleure solution pour eux. Par ailleurs, les riverains sont fortement incommodés lorsque l'A7 n'est plus praticable. Même dans l'éventualité de séparateurs camions/voitures, il peut arriver qu'un incendie ou des émanations de gaz interrompent la circulation. De plus, chaque fois qu'il neige, si l'A7 est immédiatement interdite, les trains, eux, continuent de circuler, malgré et moyennant quelques perturbations. Enfin, une grande partie de la population a pris conscience du fait que nous ne pouvons plus continuer à polluer notre planète et l'occasion de passer des discours aux actes est arrivée, car l'aménagement de l'A7 entraînerait inéluctablement la hausse du trafic, ce qui aggraverait mécaniquement les conséquences d'éventuelles interruptions de celui-ci.
- Avoir les propositions du gouvernement vis-à-vis des points évoqués ci-dessus, connaître le coût réel du transport routier (Qui paie – et combien – le facture des accidents, de la pollution, de l'entretien des routes ?)
- Avoir l'avis de la SNCF sur la possibilité d'augmenter ses parts de marché Fret et voyageurs Grandes Lignes
- Avoir l'avis de la CNR sur la possibilité d'augmenter ses parts de marché Fret en mode fluvial
- Avoir le point de vue des transporteurs routiers

- Présenter cette contribution ainsi que celles des autres organisations ayant répondu à votre appel.

V/ Conclusion

Notre opposition ferme à tout élargissement de l'A7 n'est pas une attitude de principe. Bien au contraire, elle repose sur une analyse approfondie de la saturation du trafic routier. Aujourd'hui, la vallée du Rhône et l'arc languedocien ont besoin d'innover en déployant divers modes de transport. Ou en orientant certains flux (Nord Europe) sur d'autres tracés. La section PS du canton de Loriol-sur-Drôme tenait à mettre en lumière la nécessité de prêter une attention particulière à la soutenabilité environnementale dès l'étape de définition et d'analyse de tout projet. C'est le rôle fondamental de l'Etat, garant de l'aménagement du territoire pour une cohabitation harmonieuse entre activités économiques ou commerciales et développement social. Notre région est attractive et économiquement développée. Sachons maintenir ces caractéristiques tout en permettant la libre circulation des biens et services. Un équilibre permanent est néanmoins nécessaire entre l'utilisation économique rationnelle des véhicules et les conditions liées à l'infrastructure, la sécurité routière et l'environnement. Souhaitons que ce large débat public puisse répondre à cette exigence.

Pour la section PS du Canton de Loriol-sur-Drôme,

Le Secrétaire de Section,

Thibauld Manson