

INTERVENTION ESPACE OUVÈZE - PRIVAS
le 28 juin 2006
DEBAT VALLEE DU RHONE
François JACQUART

AU NOM DE LA FEDERATION DE L'ARDECHE
DU PARTI COMMUNISTE

La décision d'un débat public est le résultat d'une volonté politique exprimée par le Ministre des Transports de l'époque, Monsieur J.C Gayssot, qui s'appuyait, lui, sur les schémas de services collectifs de transports de 1999, avec l'objectif de doubler le fret en 10 ans et d'allier une politique volontariste pour les voyageurs.

Depuis, la nature du débat a changé, preuve en sont les propositions faites qui ne sont plus dans l'optique prioritaire d'un transfert modal.

Je ferai pour ma part un premier commentaire général avant de faire des propositions concrètes.

En premier lieu et même si cette question n'est pas abordée directement dans les documents préparatoires, je ne peux me résoudre à détacher la politique des transports de l'organisation économique de notre société.

En effet, nous savons que notre système économique impacte directement le niveau des transports. Ainsi, la gestion en flux tendus, la non possession de stocks disponibles, la recherche du coût de gestion le plus bas sont autant de facteurs de déplacement de marchandises. Il en va de même pour les hommes et les femmes dont le déplacement domicile-travail est en évolution permanente. Le maintien d'un tel système économique aura pour conséquences une augmentation des trafics routiers.

C'est d'ailleurs dans cette unique perspective que se situent les pistes proposées au débat. A cela s'ajoute le fait que dans les documents sont sous-évalués, le prix du baril de pétrole à 20 ans, l'impact des marchés ouverts à partir de l'Europe de l'Est et les liaisons qui passeront par la France.

De même, sont également sous-estimés, les coûts externes générés par les transports (650 milliards d'euros par an) dont la route est responsable pour 83% d'entre eux.

Il est à noter que le rapport de Monsieur Blanchet ne se veut en aucun cas contraignant pour les utilisateurs économiques. Une phrase du Ministre des transports au CIADT de 2003 le résume : « le libre choix des acteurs économiques restera le caractère déterminant de la demande des transports ».

Pour ma part, il est donc clair que sans mesures incitatives pour le transfert modal des marchandises ou dissuasives pour les transporteurs et les donneurs d'ordre comme le prix des péages et une contribution plus lourde à

l'entretien et la modernisation du réseau routier, le trafic continuera à se développer et impactera fortement les choix politiques en donnant priorité aux infrastructures routières au détriment du report modal.

J'en viens à quelques propositions :

Concernant le report modal :

en matière fluviale :

L'accélération de l'aménagement entre Saône et Moselle à grands gabarits avec création de zones portuaires le long du Rhône permettrait des liaisons européennes et la sollicitation de financements européens. Je regrette au passage la non réalisation du canal Rhin-Rhône.

L'objectif d'un véritable maillage fluvial préconisé devra être accéléré, le réseau actuel étant obsolète pour intégrer une politique développée de transport de marchandises par voies d'eau. Le besoin de remise en état du réseau fluvial (rapport de juillet 2002 de la Commission Economique du Sénat) est estimé à 25 ou 30 milliards d'Euros . Une réflexion pourrait également s'engager avec les régions et les départements traversés par le Rhône pour la mise en place de transports passagers par navettes fluviales.

en matière ferroviaire :

La réouverture de la rive droite du Rhône au trafic TER en partenariat avec les Régions PACA et Languedoc est à l'étude. C'est une très bonne chose. Je préconise une vision volontariste pour le retour du train en Ardèche.

Comment concevoir, par exemple, que le projet de création de l' ERGC -Espace de Restitution de la Grotte Chauvet (classé Grand Projet) n'intègre pas dans sa vision transport, la réouverture d'une pénétrante ferroviaire voyageurs. Le Tourisme contribuerait ainsi au développement du sud ardèche.

La poursuite du cadencement des TER est aussi un vecteur qualitatif de transfert de la route vers le fer dans la vallée du Rhône. Il est regrettable que les documents sous estime les impacts d'ores et déjà obtenus grâce aux politiques régionales TER et leurs évolutions (cadencement, tarification, modernisation et/ou réouvertures de lignes)

Pour le transport ferroviaire marchandises, je pense que la Plate-forme de Portes les Valences, menacée aujourd'hui, pourrait jouer un rôle multimodal de premier plan pour le fret et le ferroulage. Les sites de La Voulte et de Le Teil pourraient être associés et modernisés.

L'amélioration du transfert modal de la route vers le rail passe bien évidemment par une amélioration des infrastructures qui en ont bien besoin et pour cela, il faut donner à Réseau Ferré de France, les moyens financiers nécessaires notamment par le respect des engagements pris par l'Etat dans le cadre des contrats de plan. Je pense plus particulièrement à la virgule d'Avignon ville à Avignon TGV qui permettrait aux régions de développer sur la rive gauche du Rhône des TER GV entre Lyon et Avignon.

Pour ce qui concerne les choix avancés en matière routier :

L'élargissement de l'autoroute A7 est une mauvaise solution au regard de ce que j'exprimais au début. Je préfère la poursuite de la mise en 2 X 2 voies de la Nationale 7 et l'amélioration de la RN 86 par la création de déviations de villages et la création de voies de dépassement, là où cela est possible.

Cela nécessite de revoir la décision de son transfert aux départements. En effet, cette infrastructure correspond à la définition des « GLAT » Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire et est fortement utilisée comme itinéraire BIS lors de difficultés sur l'autoroute.

Autre point, est mon refus clair et déterminé de voir se réaliser l'Autoroute dite du « Piémont » qui traverserait en partie l'Ardèche pour rejoindre Alès. Cela va à l'inverse de l'histoire et de la raison qui nous appelle à ne plus construire d'infrastructures autoroutières dans cette partie de Rhône Alpes.

Il faut sans aucun doute une amélioration des réseaux existants comme la RN304 et la RN102 y compris en la reliant à l'A7. Compte tenu de la situation périlleuse, pour l'avenir du passage du col de l'Escrinet, due aux glissements de terrain successifs et pour permettre un contournement de Privas dont la traversée par de très nombreux camions est extrêmement dangereuse, il faudra d'urgence réaliser un axe routier pénétrant. Ce dossier n'a pas avancé faute de volonté politique et faute d'avoir tranché en son temps. Il faudrait le flécher dans le cadre des nouveaux contrats d'objectifs ou d'itinéraires.

Pour clarifier une bonne foi pour toute le débat autour de l'Autoroute du piémont, qui faute d'être tranché ne nous à pas permis d'être exigeant vis à vis de l'Etat en terme d'aménagement du territoire, je suggère au Président du Conseil Général de donner la parole aux Ardéchois par l'organisation d'un référendum départemental d'initiative populaire.

Voici en quelques minutes résumé mon point de vue et celle de la fédération de l'Ardèche du Parti Communiste.

Merci de votre attention.