

Débat public
Transport en Vallée du Rhône

**LA POSITION DU CONSEIL
GENERAL DE LA DROME**

jeudi 18 mai 2006

Michel GREGOIRE

**1er vice-président chargé de
l'aménagement du territoire et
des transports**

**- L A
D R O
M E**

LE DÉPARTEMENT

Un débat indispensable

Un vieux débat, récurrent dans la Drôme (voir colloque « couloirs saturés » organisé par le Conseil général les 4 et 5 décembre 1991), qui n 'a jamais produit, à ce jour, de solution durable

Aujourd'hui, il y a urgence, la situation devient peu à peu intenable en Drôme

Nous sommes au cœur d 'un débat de fond qui interroge nos modes de vie, de production et de consommation à un moment sans doute crucial de l 'évolution de nos sociétés occidentales (crise énergétique, gaz à effet de serre ...)

La Drôme au cœur de cette problématique de société

La Drôme c'est :

- une dynamique économique et démographique due en partie à une position privilégiée au cœur d'un nœud de transport (nord-sud et sillon alpin) mais aussi à un environnement naturel et culturel remarquable

Mais c'est aussi, chaque jour :

- 310 trains et plus de 100 000 véhicules soit 150 000 voyageurs et 250 000 tonnes de marchandises qui la traversent
- 16 000 camions dont 500 transportant des matières dangereuses

Le tout dans un couloir de 5 à 15 km de large peuplé de plus 350 000 habitants

La situation de ce « corridor » est aujourd'hui très tendue ...

Tout incident (accidents de poids lourds, intempéries...) conduit à :

- un blocage des axes nationaux (les « fameux » bouchons de la Drôme)
- un report sur des routes départementales qui ne sont pas conçues pour accueillir ces trafics
- un risque pour les riverains en cas d'accident avec un camion transportant des matières dangereuses

et les nuisances sont sans cesse en croissance :

- une congestion qui perturbe la mobilité des Drômois et des entreprises locales
- 10% de la population qui subit un bruit excessif
- des inquiétudes quant aux conséquences des gaz à effet de serre sur la vie et l'économie drômoises

... elle sera demain intenable.

Les solutions du passé sont aujourd'hui caduques

L 'Etat a toujours raisonné jusqu 'à ce jour au problème de congestion en augmentant la capacité routière, cela n 'a fait qu 'amplifier le problème.

Aujourd 'hui nous disons :

- Non à tout élargissement de l 'A7 et de la RN 7
- Non à la liaison A 49 -A 7
- Oui aux solutions alternatives
- Oui à des décisions rapides dès l 'issue du débat public VRAL

L 'Etat doit tenir les engagement déjà pris (CIADT 2003 et CPER) :

- **Doublement et électrification du sillon alpin**
- **Déviations de St Rambert et de Loriol sur RN7**
- **Achèvement des routes et autoroutes par le massif central (viaduc de Millau)**
- **Mise à 2x2 voies de la RN 75 par Lus la Croix Haute**

Et intensifier l'effort sur le report modal marchandises mais aussi voyageurs

- Création d'une gare TGV à Allan
- Soutien au développement des TER et des Transports en Commun
- Doublement du trafic ferroviaire et multiplication au minimum par 5 du transport fluvial
- Amélioration de la compétitivité du fret fer et fleuve
- Développement des plates-formes multi-modales (port et gare multi-modaux de Portes-lès-Valence)

La Drôme agit déjà sur ces sujets

- Développement des transports collectifs pour les trajets quotidiens :

- poursuite des efforts déjà entrepris avec la Région sur les TER : sur la vallée du Rhône, les navettes Romans-Valence et la vallée de la Drôme
- amélioration du service rendu et de l'attractivité des transports en commun routiers gérés par le Conseil général : ticket unique, prix attractif, informations des usagers...

- Développement des modes doux :

- politique de voies cyclables du Conseil général : véloroute du Léman à la mer, accotements revêtus le long des routes ...

- Aménagement des RD de délestage de l'A7 en particulier RD 538 et 532 :

- De plus en plus de report de trafic, notamment poids lourds, se fait sur des Routes Départementales non adaptées; le département doit investir des millions d'euros chaque année pour assurer la sécurité de ces routes
- les taxes sur les poids lourds perçues par le département ne représentent qu'à peine 25% des investissements qu'ils engendrent

Les véritables solutions sont dans un changement accompagné socialement

de notre mode de vie actuelle

- Prendre en compte les coûts externes des transports marchandises et voyageurs
- Rééquilibrage des coûts du transports routiers par rapport aux autres modes
- Revoir notre façon d'occuper l'espace, de consommer, de travailler ...
- Car il nous faut anticiper la crise énergétique et lutter contre le réchauffement climatique
- Parce que notre mode de production est trop souvent synonyme de délocalisations d'entreprises et de désindustrialisation

Les habitants de la Drôme ne peuvent plus attendre, il existe des solutions efficaces applicables immédiatement

- Limitations des vitesses sur A7 et RN7
- Interdiction de doubler pour les PL
- Étalement des vacances scolaires
- Modulation des péages pour un report sur A75 et A51 sans gêne pour le trafic local
- Redistribution du produit des radars automatiques pour aider le département à adapter les axes de délestage de l'A7

Et après le débat ?

Le gouvernement doit, sans attendre les échéances électorales :

- mettre en place les mesures immédiates citées précédemment
- respecter ses engagements en matière d 'infrastructures
- lancer un plan ambitieux de report modal et de multi-modalité
- initier les changements qui auront un effet à long terme sur la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre

**en tenant compte des conclusions du débat
(expérience malheureuse du récent débat sur l 'A51)**

Le Conseil général a la volonté, dans la mesure de ses moyens et compétences, d 'accompagner ce changement pour le bien-être futur des Drômois

**Le Département de la Drôme organise
un débat le 19 juin et l'Assemblée
Départementale délibérera le 3 juillet
sur les transports en Vallée du Rhône**