

**Débat public**  
**Transport en Vallée du Rhône**

**POSITION DU CONSEIL GENERAL  
DE LA DROME**

**Délibération du 3 juillet 2006**

# 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**

**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 (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 'État 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
- Non à la liaison autoroutière « du piemont » au départ du canton de Loriol
- Oui aux solutions alternatives
- Oui à des décisions rapides dès l 'issue du débat public VRAL

# L'État doit tenir les engagements déjà pris (CIADT 2003 et CPER) :

- Doublement et électrification du sillon alpin
- Déviations de St Rambert et de Livron-Loriol sur RN7 pour faciliter les déplacements locaux de courtes distances
- 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
- TGV Lyon-Turin

# Et intensifier l'effort sur le report modal marchandises et voyageurs

- Soutien au développement des TER et des Transports en Commun. Ouverture de la ligne ferrée rive droite du Rhône aux TER.
- Accélération du percement du tunnel ferroviaire du Mont-Genève
- Doublement du trafic ferroviaire et multiplication au minimum par 5 du transport fluvial
- Développement des plates-formes multi-modales (port et gare de Portes-lès-Valence)
- Débat avec toutes les parties concernées autour de la création d'une gare TGV à Allan pour réserver les lignes classiques SNCF aux TER et au fret



PARIS

GENÈVE

CLERMONT  
FERRAND

LYON

GRENOBLE

ST ETIENNE

ROVALTAIN

VALENCE

LUS LA CROIX HAUTE

Mise à 2x2 voies  
de la RN75

Développement  
du port multimodal  
de Portes-lès-Valence

Réalisation d'une  
gare TGV à Allan

Déviation de la RN7  
à Livron-Loriol et à Montélimar

Mise à 2x2 voies  
de la RN88

Achèvement de l'autoroute  
A75 vers Béziers

AVIGNON

NÎMES

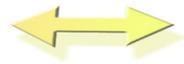
MONTPELLIER

MARSEILLE

++++ VOIES FERRÉES CLASSIQUES  
 |||| VOIES TGV

EUROPE DU NORD

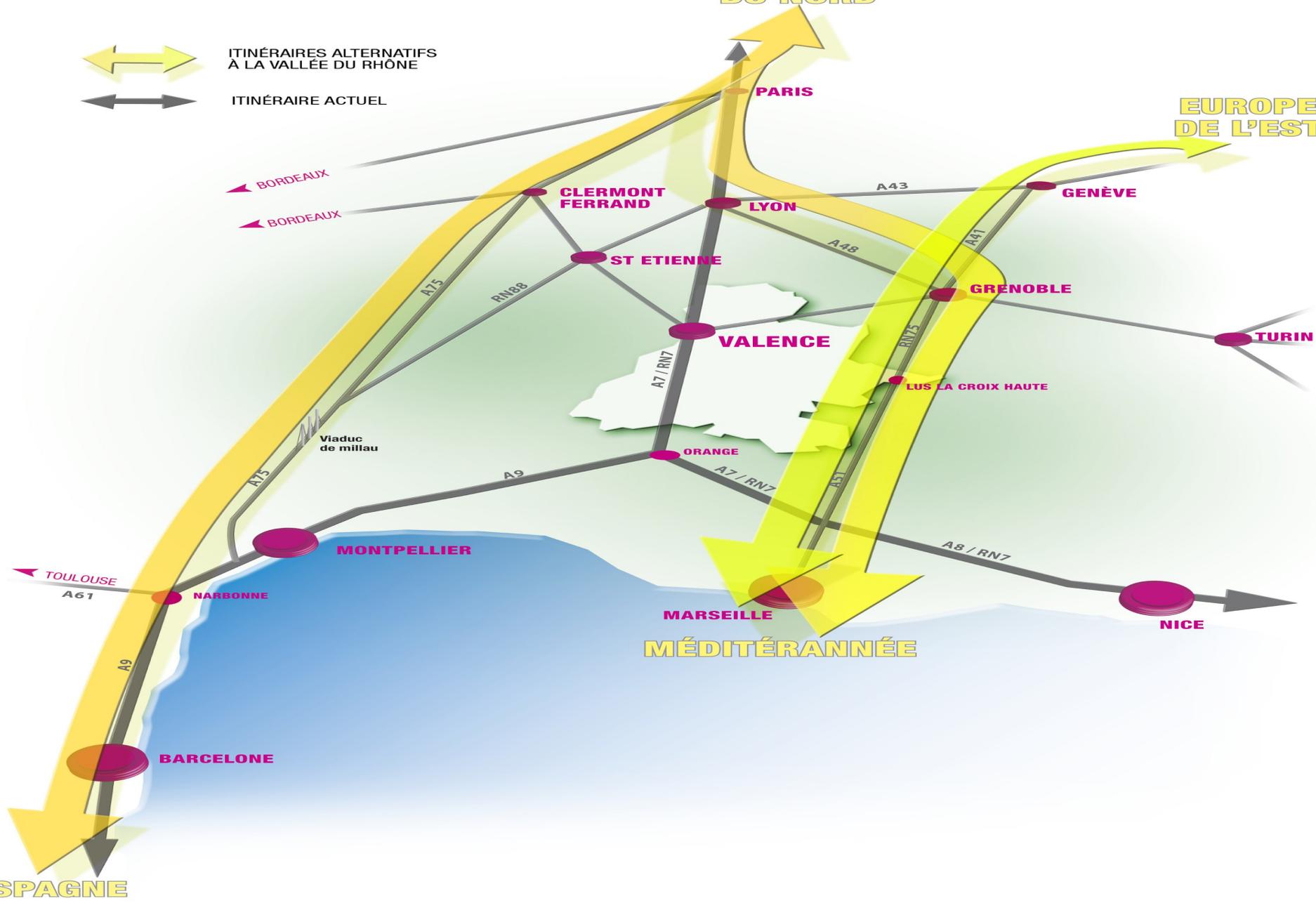
EUROPE DE L'EST



ITINÉRAIRES ALTERNATIFS À LA VALLÉE DU RHÔNE



ITINÉRAIRE ACTUEL



MÉDITERRANÉE

ESPAGNE

BARCELONE

MONTPELLIER

MARSEILLE

NICE

ORANGE

VALENCE

GRENOBLE

LYON

CLERMONT FERRAND

ST ETIENNE

GENÈVE

PARIS

BORDEAUX

BORDEAUX

TURIN

LUS LA CROIX HAUTE

Viaduc de millau

RN88

A75

A43

A48

A41

A7 / RN7

RN75

A9

A7 / RN7

A81

A8 / RN7

A61

A9

NARBONNE

TOULOUSE

# 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
- Incitation au covoiturage
- Modulation tarifaire des péages pour un report sur A75 (massif central et viaduc de Millau) et Liaison Grenoble-Sisteron par Lus-la-Croix-Haute 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**