

Synthèse de la réunion territoriale de Privas – 28 juin

Philippe Marzolf débute cette réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public. Accompagné de Paul Vialatte et de Philippe Bovy, il revient sur les enseignements de la première partie du débat.

Les enseignements des réunions thématiques

Les constats

En premier lieu, les dix premières réunions thématiques ont montré un fort lien entre transports et aménagement du territoire. Les participants ont également fait état d'erreurs commises dans le passé (à l'exemple du tunnel sous Fourvière à Lyon) et que la politique des transports future s'attachera à ne pas renouveler. De nombreux territoires (mais pas tous) se considèrent trop dépendants du transport routier et de la voiture particulière.

Un autre point saillant des réunions thématiques est le manque de coordination souvent déploré entre collectivités territoriales et Etat. Rappelant qu'une politique de transports ne concerne pas que les grands flux, des intervenants ont appelé à une amélioration du lien entre transports et planification territoriale par le biais des PDU et des SCOT. Le rôle commun qu'ont à jouer l'Etat et les collectivités pourrait idéalement se traduire dans les directives territoriales d'aménagement, qui concernent un échelon géographique approprié.

Les projets attendus ou rejetés

Dans chaque région, un certain nombre de projets sont considérés comme étant prioritaires. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la compétitivité du port de Marseille vis-à-vis de ses voisins génois ou barcelonais est présentée comme vitale, la réalisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice est très attendue. Les participants de cette région éprouvent aussi un grand intérêt pour un éventuel tunnel voyageurs et fret sous le Montgenèvre.

Pour les Rhône-Alpins, l'urgence est au contournement ferroviaire de Lyon. L'ouverture aux TER de la ligne ferroviaire de la rive droite fait aussi l'unanimité. En revanche, l'idée d'un agrandissement de l'A7 fit face à un refus quasi-général, le report des trafics de transit sur des itinéraires alternatifs ayant la préférence de nombreux participants.

En Languedoc-Roussillon, les avis sont partagés quant au doublement de l'A9 au droit de Montpellier. La ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan semble très attendue, au contraire d'une autoroute de piémont pour laquelle aucune demande n'a été particulièrement exprimée.

Des impacts environnementaux préoccupants

Le public tient à ce que soient pris en compte les enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et pic pétrolier en tête. Les participants expriment aussi de fortes attentes concernant la réduction des impacts locaux des transports. Les chiffres entendus lors des réunions thématiques renforcent cette préoccupation : en augmentant les risques de maladies pulmonaires et cardiovasculaires, les transports seraient impliqués dans 18000 morts par an. A cela s'ajoutent les questions de sécurité liées à la cohabitation sur les routes des automobiles et des poids lourds, ainsi qu'au transport des matières dangereuses.

Le bruit est un problème majeur, d'autant que les normes actuelles ne correspondent pas aux nuisances concrètement subies par les riverains. Enfin, des inquiétudes se font jour quant aux

impacts des transports sur les risques naturels, les paysages et la biodiversité.

Dès lors, il paraît important de faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives pratiques et crédibles, à même de répondre à des objectifs beaucoup plus ambitieux qu'actuellement en matière de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. De nouvelles normes sont réclamées. Contre le bruit, il semble intéressant de mutualiser les protections phoniques lorsque des infrastructures se côtoient sur un petit espace.

Modifier les grands équilibres entre les modes de transports

Le public ressent la congestion routière plus fortement près des agglomérations et aux heures de pointe. Dans la vallée du Rhône, axe le plus chargé d'Europe, les transports en commun sont peu développés hors des villes ; leur couverture territoriale est faible.

La première partie du débat a fait émerger la capacité des modes non routiers à absorber une partie de la croissance future du trafic de voyageurs.

Pour ce qui est des marchandises, la prépondérance actuelle de la route est indiscutable. Le fret ferroviaire, dont les parts de marché ne cessent de diminuer depuis 40 ans, apparaît très fragile. Le fleuve montre quant à lui un potentiel certain. Ainsi, les modes non routiers seraient à même d'absorber tout la croissance du transport de marchandises.

Nombreux sont ceux qui souhaitent que le choix du mode de transport des marchandises ne soit pas soumis qu'aux seuls critères du marché. Il paraît important d'augmenter la part des modes non routiers massifiés, sachant toutefois que les trafics actuels sont au contraire courts et fragmentés.

Un effort supplémentaire doit être porté sur la qualité des transports publics : fiabilité et fréquence sont deux impératifs.

Les plans de déplacements d'entreprises doivent être généralisés. De plus, dans la mesure où 80% des habitants de la zone du débat habitent en agglomération, les plans de déplacements urbains démontrent toute leur pertinence.

Les aspects financiers peuvent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage la route pour financer les autres modes de transports. Il paraîtrait juste de définir ces prélèvements en fonction de l'énergie consommée par unité transportée.

Les infrastructures routières

Il existe des craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable. Pour autant, les acteurs économiques voient la congestion des transports comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi.

Des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône ont été suggérés, les uns les envisageant comme un facteur de désenclavement, les autres comme une possibilité de délestage.

Une volonté d'augmentation de la capacité routière poserait la question de la cohérence avec une politique de lutte contre le changement climatique. C'est en ce sens que des intervenants proposent de mieux gérer et d'améliorer en priorité le réseau routier existant. L'objectif serait alors de proposer une sécurité accrue sans pénaliser les déplacements quotidiens ni la venue des touristes : des mesures de régulation du trafic seraient à même de répondre à cet objectif.

A noter cependant une forte demande des élus ardéchois, qui réclament une nouvelle infrastructure desservant le département. Le passage à 2x2 voies de la nationale 88 a aussi été demandé. De telles demandes s'expriment aussi pour certaines nationales proches des agglomérations, les créations d'autoroutes devant se limiter à certains « barreaux » de liaison.

Le choix de société

Philippe Marzolf conclut cette présentation en posant la question du choix de société lié à la problématique du débat. On a pu entendre ainsi des appels à la relocalisation des activités, à un changement de l'habitat et à son lien avec les transports en commun. Un certain « culte de la vitesse » a parfois été remis en cause.

Dès lors qu'ils estiment les progrès techniques insuffisant à répondre aux enjeux environnementaux, des participants ont appelé aux changements de comportements, soit par une évolution (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit par une rupture (changement de notre modèle économique).

Bilan et attentes de l'Etat

Michel Badré (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable) revient en préambule sur l'augmentation prévue de 40% du trafic en 2020, chiffre qui a été fortement contesté par une partie des participants au cours des réunions précédentes. Il insiste sur le fait que ce chiffre ne traduit pas une volonté de l'Etat, mais qu'il représente au contraire une estimation raisonnable en l'état actuel des connaissances. Masquer ce chiffre serait donc irresponsable : « *cela voudrait faire croire que tout peut se régler tout seul.* »

Les mesures soumises par l'Etat au débat sont classées en 3 thèmes :

- le report de la route vers les autres modes, ceux-ci devant alors se révéler performants et bénéficier de mesures incitatives ;
- les infrastructures routières, leur besoin et leurs limites ;
- la mobilité soutenable, recherchée au moyen de progrès technologiques et d'actions sur la demande.

Le report modal

Cette orientation consensuelle a des possibilités réelles bien que limitées. Ces mesures permettraient de reporter sur le fer ou le fleuve :

- tout l'accroissement du trafic de marchandises ;
- 10 à 30% de l'accroissement du trafic de voyageurs.

Infrastructures routières

Les mesures en faveur des infrastructures routières (requalification ou créations) ont un impact aussi néfaste sur l'environnement qu'il peut-être bénéfique sur la mobilité. On comprend donc que ce thème soit sujet à controverses.

Mobilité soutenable

D'effet nul sur la mobilité, le progrès technologique est par contre susceptible d'avoir des résultats intéressants sur les gaz à effet de serre : une division par 2 à 2,5 est attendue.

Ce chiffre ne suffisant pas à atteindre le « facteur 4 », c'est à dire la réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre, des actions sur la demande de mobilité semblent impératives. Les possibilités dans ce domaine sont très diverses, mais il est indispensable que les mesures prises aient un fort impact.

Ces trois orientations étant définies, il reste à choisir l'importance à donner à chacune d'entre elles. L'objectif est de répondre à des problématiques différentes selon les territoires en élaborant une politique concertée.

Echanges avec le public

Michel Teston, Sénateur de l'Ardèche, souhaite que le débat public prenne mieux en compte l'aménagement du territoire et la solidarité avec les régions en déficit d'accessibilité.

Serge Monchaud regrette le manque de données sur le trafic (il demande la publication d'une carte des stations de comptage, à l'image des radars automatiques) et sur la pollution l'ozone.

Claude Ageron, Directeur départemental de l'Equipement, indique que la Drôme et l'Ardèche disposent d'un dispositif de prévention et d'alerte à l'ozone, qui concerne aussi bien la vallée que l'arrière-pays. Quant aux données de trafic et aux localisations des stations de comptage, tous ces éléments sont disponibles sur Internet.

François Jacquard, membre de la commission transport du Conseil régional et secrétaire de la fédération ardéchoise du PCF, constate que le transport de fret est en diminution. D'autre part, la réflexion sur les transports doit s'accompagner d'une réflexion sur certaines logiques économiques, notamment le flux tendu. La relocalisation des activités et les déplacements domicile-travail doivent également être examinés.

Jacques Estour (OITC Sud-Est) considère que le débat public doit rechercher les solutions à la congestion des transports, les questions d'ordre général ne pouvant être résolues à cette échelle : par exemple, le changement de comportement des citoyens implique des mesures incitatives fortes, à prendre bien au-delà du sud-est.

Il se fait l'écho des milieux économiques, pour lesquels économie et emploi sont liés aux transports. Dans les vallées ardéchoises et drômoises, les insuffisances de cette fonction transport conduisent des entreprises à partir pour des régions mieux desservies.

Concernant les capacités de report modal, il se dit très favorable au développement du fer et du fleuve, pour lesquels les trafics peuvent respectivement doubler et quadrupler. Néanmoins, il ne pense pas que le développement de ces modes sera à même d'absorber la croissance du trafic de marchandises, du fait notamment de l'importance des transports courts pour lesquels fer et fleuve ne sont pas adaptés. Le fret routier devrait donc, même dans le cas d'un report modal maximal, augmenter de 30%.

Déclarant que « *la route ne demande pas un sou pour fonctionner* », à la différence de la voie ferrée, il s'agace que la route soit trop souvent considérée comme coupable. Les comptes-rendus de la CPDP ne reflètent pas assez selon lui les services que rend la route.

Philippe Marzolf rappelle que l'argument selon lequel les modes alternatifs seraient capables d'absorber toute la croissance du trafic marchandises a été émis par les gestionnaires d'infrastructures eux-mêmes : RFF et VNF.

Eric Arnoult, Conseiller régional Verts, regrette d'une part que la croissance annoncée de 40% ne tienne pas compte des tensions sur le prix de l'énergie, et d'autre part que le dossier support se focalise sur les déplacements nord-sud.

Elisabeth Meyer (association Sud-Ardèche environnement et développement) demande quel est l'état des réflexions européennes sur cette problématique.

Michel Badré souligne que le dossier support tient bien compte de l'Europe, les mesures prises par l'Etat devant bien sûr être prises en cohérence avec l'Union.

Acceptabilité des mesures et groupes de mesures présentées par l'Etat.

Jean-Didier Blanchet présente les mesures soumises au débat par l'Etat, classées en 3 grandes orientations.

5 constats président à l'élaboration de ces mesures :

- la congestion des transports ;
- les préoccupations liées à la sécurité routière ;
- la croissance annoncée de la mobilité ;
- le réchauffement climatique ;
- l'épuisement à terme des réserves pétrolières.

Il présente les 3 orientations (mobilité soutenable, report modal, optimisation et/ou création d'infrastructures routières).

Enjeux locaux liés à la problématique des transports

Claude Ageron, Directeur départemental de l'Équipement, présente les caractéristiques de l'Ardèche, dont les $\frac{3}{4}$ du territoire sont montagneux. Le département bénéficie d'une excellente image, liée à notamment la qualité de ses paysages naturels. Ceux-ci sont « *peu altérés et vulnérables* », et complétés par les paysages « *émergents* » issus du développement de l'énergie éolienne.

La biodiversité est très élevée, mais les zones naturelles sont soumises à une forte pression touristique ou agricole. Les inondations représentent un risque fort, qu'il s'agisse du Rhône ou de l'Ardèche (soumise aux fortes pluies cévenoles). La forêt, qui couvre 45% du territoire, connaît quant à elle un fort risque d'incendie.

Au-delà des inondations, l'eau représente une somme d'enjeux considérables, que le plan Rhône tente de concilier dans un souci de développement durable.

La somme d'activités industrielles présentes dans la vallée du Rhône et le transport de nombreuses matières dangereuses entraînent un risque technologique élevé. La problématique des transports implique donc une question sur les points de fuite en cas d'incident sur l'A7 ou aux alentours.

La route est le seul moyen de transport en Ardèche. Ainsi, pour les déplacements entre deux communes de l'« *Ardèche montagnaise* », c'est le trajet par l'autoroute qui est privilégié bien qu'il soit plus long qu'une liaison routière directe. Le département est le 12^e plus mal desservi en France par les transports. Des projets ferroviaires sont à l'étude, qui peuvent intéresser l'Ardèche (gare d'Allan). Dans le domaine routier, l'aménagement de la RN102 (classée comme grande liaison d'aménagement du territoire) est à l'étude. Les contournements d'agglomérations, réclamés avec véhémence par une partie du public de la réunion, sont bien envisagés.

Deux options routières sont envisagées dans le dossier du débat : élargissement de l'A7 et/ou axe des piémonts cévenols. Si la mise à 2x(3+2) voies de l'A7 était retenue, il faudrait également envisager les pénétrantes et transversales nécessaires à la desserte du département.

Echanges avec le public

Fernand Moulin (association Viviers déviation) rappelle que 18000 poids lourds traversent quotidiennement sa commune, y compris des convois de matières dangereuses qui ne disposent pas

d'axe alternatif. Avec d'autres communes concernées par le problème, il souhaite qu'une solution soit trouvée rapidement.

Serge Monchaud ajoute que la résolution de ce problème ne peut passer que par une requalification en route nationale de la route 86, dont la gestion a été décentralisée.

Claude Ageron précise que l'Etat s'est engagé à achever les actions engagées dans le cadre du contrat de plan 2000-2006. Les travaux de déviation de la route 86 commenceront donc au début 2007, pour s'achever fin 2008, à charge ensuite pour le Conseil général de relayer ces actions en tant que nouveau gestionnaire.

Olivier Peverelli, Conseiller général, demande que les économies réalisées par l'Etat grâce au transfert des routes nationales soient totalement réinvesties sur l'aménagement de la route 102, ce qui doit se traduire par l'inscription dans les prochains contrats d'itinéraires de la déviation du bassin de Montélimar, à réaliser dans les 4 à 5 ans.

Interventions des acteurs du territoire

Pascal Terrasse, Président du Conseil général de l'Ardèche, fonde son intervention sur la délibération votée à l'unanimité par sa collectivité il y a quelques mois. Concernant la mobilité soutenable, il souligne tout l'intérêt d'une relocalisation des activités : produire localement les produits consommés sur place. En matière de report modal, il espère une meilleure utilisation du fleuve, avec le développement de plates-formes économiques fluviales et la réalisation d'un canal Saône-Rhin, qui serait une alternative au canal Rhin-Rhône.

Si le développement de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône est intéressant, il est indispensable que des travaux de mise en sécurité et d'insonorisation soient réalisés afin de ne pas pénaliser encore les riverains. Cette ligne doit être également ouverte aux voyageurs.

Il précise qu'à la suite de la décentralisation, les travaux à mener sur les ex-routes nationales seront à la charge des contribuables ardéchois en l'absence de compensation. Etat et Région ont donc un devoir de solidarité à l'égard du département.

Le Conseil général s'oppose au doublement de l'A7 ainsi qu'à une tarification différentielle des péages. En revanche, il réclame l'achèvement d'un axe structurant pour la RN102, idéalement prolongé jusqu'à Montpellier. Une 2x2 voies non autoroutière en piémont serait très intéressante.

François Veyreinc, Président de la Communauté de communes Privas Rhône et Vallées, note que, malgré les perspectives de report modal ferroviaire et fluvial, la nécessité d'une solution routière supplémentaire doit être admise. Un projet alternatif à l'A7 et permettant de désenclaver le nord de l'Ardèche serait préférable, à condition qu'une telle route ne représente pas un « *nouveau tuyau étanche* ».

Une nouvelle route devrait pour être acceptable apporter une création de richesses, et s'inscrire dans une « *logique de trajets performants vers Aubenas* ».

Il rappelle qu'un contrat de développement est en train de naître sur le grand centre Ardèche, issu de la coopération entre plusieurs collectivités.

François Jacquard, Conseiller régional et responsable PCF de l'Ardèche, réclame la mise en place par le Conseil général d'un référendum sur l'autoroute, et le développement de dessertes TER dans le département. Il s'inquiète des financements des divers projets. Il appelle au courage

politique des élus, afin que le retard de l'Ardèche en matière d'infrastructures ne se prolonge pas encore.

Pascal Terrasse doute que le Conseil général ait la possibilité légale d'organiser un référendum sur l'autoroute. Néanmoins, un tel projet ferait de toute façon l'objet d'un débat public.

Il partage l'intérêt de François Jacquard pour les TER, mais souligne que ce domaine relève des compétences régionales.

Jean-Pierre Cambillard (Direction des Routes, Ministère de l'Équipement) confirme que l'État honorera les engagements pris dans les contrats de plan, c'est-à-dire qu'il attribuera les crédits nécessaires à leur achèvement.

Le transfert de la RN86 à une gestion départementale lui paraît conforme aux critères nationaux.

Yves Chastan, Maire de Privas et Conseiller général, conteste également le transfert de la RN86. S'il souhaite la réalisation d'une pénétrante Valence-Privas-Aubenas-Sud de l'Ardèche, cela ne pourra se faire avec les seuls moyens de la collectivité départementale.

Questionné sur les coûts d'une 2x2 voies, **Jean-Pierre Cambillard** indique un coût moyen pour une autoroute de 10 millions d'euros au kilomètre. Si la 2x2 voies diffère de l'autoroute par l'absence d'installations de perception des péages et par les échangeurs, l'écart de prix n'est guère élevé.

Pierre Malartre propose le rétablissement d'un itinéraire allant de Clermont à Marseille par la RN102, avec la suppression des traversées d'agglomérations.

Christophe Hamelin craint que ces déviations tant espérées apportent une augmentation du trafic en facilitant la circulation. Le désenclavement par les infrastructures routières est selon lui une position dépassée, à laquelle il faut préférer le développement de systèmes économiques intégrés où les donneurs d'ordres sont au voisinage des sous-traitants (il cite l'exemple du modèle de développement de l'Italie du Nord).

Christian Maisonnier (DRE Rhône-Alpes) précise que le lien entre nouvelle infrastructure et vitalité économique est variable. Un territoire en difficulté économique périclitera tandis qu'un territoire dynamique bénéficiera de la création d'une infrastructure.

Il pense que la décentralisation de la gestion des routes permettra une prise de décision à un niveau plus adapté, mais conçoit qu'une mesure financière de discrimination positive en faveur de l'Ardèche pourrait être juste (il revient au Parlement d'en décider).

Jean-Paul Poulet, Président de la CCI d'Ardèche méridionale, déclare que les représentants économiques du département s'accordent à dire que l'Ardèche ne doit pas demeurer isolée des grands axes de communication, et qu'une modernisation des infrastructures de transports est nécessaire.

L'engorgement de la vallée du Rhône doit être évité « *à tout prix* », et les divers modes de transports doivent y être complémentaires.

Du fait de la politique des flux tendus, le manque de performance des transports ardéchois rebute les chefs d'entreprises : des délocalisations sont à craindre.

L'accessibilité est donc « *un préalable indispensable* » au développement de toute activité économique du département, ce qui est renforcé par les tendances à l'accroissement de la mobilité

personnelle, les exigences des consommateurs et la mondialisation de l'économie.

Aussi légitimes soient-elles, les préoccupations environnementales ne doivent pas représenter un frein au développement, d'autant que l'intégration paysagère des infrastructures de transport a nettement progressé ces derniers temps.

Ainsi, « *un axe de délestage dans le couloir rhodanien en un axe d'aménagement du territoire est une cause d'utilité publique* ». L'intérêt d'un tel axe serait aussi bien national que local. Une route nationale ardéchoise (RN102) connectée à l'A7 présente également un intérêt certain.

Michel Barnaud (Sud-Ardèche environnement et développement) critique le dossier de l'Etat, aux prévisions dépassées et qui traduirait une volonté de continuité alors que les besoins prioritaires consistent davantage à améliorer l'existant, réhabiliter les transports publics de proximité et les rendre accessibles à tous.

La principale priorité concerne selon lui la crise énergétique liée à la fin du pétrole, source potentielle de conflits internationaux. La seconde priorité concerne la lutte contre les gaz à effet de serre et l'objectif de division par 4 qui en découle.

Appliquées à la politique des transports, ces priorités rendent nécessaires le rapprochement des lieux de production et de consommation, d'habitation et de travail, et la préférence à accorder au rail et au fleuve par rapport à la route.

« *L'autoroute ne répond pas à un besoin : elle provoque le besoin.* » En favorisant la concentration industrielle et les transports sur de longues distances, un modèle de développement fondé sur l'autoroute accélérerait le démembrement de l'Ardèche, à l'inverse de ce que prévoient ses partisans.

L'association réclame donc un moratoire sur les constructions d'autoroutes en France. En Ardèche, l'ampleur et la qualité des espaces naturels justifient la recherche de solutions valorisant l'environnement, par exemple en développant un pôle d'excellence sur les énergies renouvelables.

Au niveau européen, un programme de formation et de recherche doit être mis en œuvre dans le domaine de l'énergie. Les véhicules consommant le pétrole en quantité excessive doivent être taxés, et les énergies renouvelables encouragées. Une politique de taxation et incitation doit permettre de réserver les camions aux transports de proximité.

Au niveau régional, la même politique de formation et de recherche peut être relayée, des plateformes industrielles fer/fleuve développées. Les transports publics doivent être étendus, et rendus accessibles à tous grâce à une tarification adaptée. Dans cet esprit, la gratuité des transferts entre gares TGV et gares centrales serait une mesure spectaculaire et peu coûteuse.

Les liaisons routières doivent être améliorées : accès à la vallée du Rhône, route Aubenas-Privas, dessertes de la Lozère, du Gard et de la Haute-Loire,...

En conclusion, il souhaite qu'un outil de planification soit mis en place, fondé sur le niveau local et les aspirations de citoyens.

Jean-Didier Blanchet et Michel Badré rappellent, en réponse à plusieurs interventions, que le dossier support est bien le fruit d'une réflexion commune de la part de différents services de l'Etat. Sur le fond, le représentant du ministère de l'Ecologie considère que le réchauffement climatique est l'enjeu principal du débat, davantage que l'énergie.

Michel Badré souhaite que les questions d'aménagement du territoire qui sous-tendent les discussions sur les autoroutes soient mieux évoquées : « désenclavement » reste un terme vague, tout comme le sont les objectifs liés à un éventuel « axe structurant ». Délestage de l'A7 et l'A9, apport d'activités économiques,... ces objectifs sont-ils conciliables, et comment ?

Pascal Terrasse indique que le Département ne pourra pas déterminer ses choix en matière de politique routière tant que l'Etat n'aura pas défini le devenir de l'axe structurant ardéchois. Un plan départemental permettra d'investir 300 millions d'euros sur 10 ans pour l'aménagement de cette voie départementale

Jacques Chabal, Maire du Cheylard et Conseiller général (opposition) insiste sur le fait que l'Ardèche ne doit pas être exclue du développement économique du quart Sud-Est. C'est en ce sens que le Conseil général a exprimé sa préférence pour une autoroute sur son territoire.

Jean Lafosse (MNLE Drôme-Ardèche) exprime ses craintes quant à la concentration des infrastructures dans la vallée du Rhône : il serait plus pertinent de desservir les arrière-pays.

D'autre part, il est intéressant de réfléchir davantage aux potentialités du covoiturage.

Marc Hollestein considère que la plupart des solutions avancées ce soir conduisent la société à une impasse.

Eric Arnoult, Conseiller régional et porte-parole des Verts 07, rappelle que le Conseil régional Rhône-Alpes s'est officiellement prononcé contre le doublement de l'A7 et contre la création d'une autoroute ardéchoise. Ce type d'axe renforce en effet toujours les pôles principaux des grandes villes.

Il penche plutôt pour l'amélioration de l'accès des bassins d'activités de l'Ardèche à l'A7, une déviation à hauteur de Viviers, l'enrichissement de l'offre de transports publics et l'ouverture de la rive droite du Rhône aux trains de voyageurs. Le train doit aussi « *revenir sur l'Ardèche méridionale* ».

Michel Teston conclut à un déficit d'accessibilité du territoire ardéchois, auquel répondent des solutions divergentes. Le fer et le fleuve doivent ainsi être développés. D'autre part, la RN102 doit être le support d'un axe structurant entre la vallée du Rhône et le Massif Central.