
Le désenclavement du Sud-Ardèche

Face à la saturation croissante du réseau routier de l'axe rhodanien, l'Etat a engagé un débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien qui s'est déroulé de mars à juillet 2006 "*afin d'être éclairé sur la manière dont est perçu le fonctionnement actuel et futur du système de transport dans la vallée du Rhône, sur l'acceptabilité locale des différents scénarii de systèmes de transports et sur les orientations souhaitables pour améliorer les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien*".

Cette procédure pilotée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été créée en 1995 pour que les grosses opérations d'infrastructure (notamment de transport) ne soient pas décidées sans qu'au préalable une large concertation ait lieu permettant le cas échéant soit de modifier les projets initiaux, soit de ne pas les mener à bien faute d'un consensus suffisant.

En 2002, la CNDP a vu ses compétences élargies et elle est "*désormais chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national (création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de lignes électriques,...) dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire*".

La commission particulière qui pilote le débat sur la vallée du Rhône a résumé les enjeux : "*Faire participer la population à la définition d'une politique de transports qui concilie liberté de déplacement et respect de l'environnement*".

L'Ardèche est concernée par ce débat à un double titre : l'axe rhodanien longe son territoire sur plus de 150 km et parmi les solutions pouvant soulager la saturation de la vallée du Rhône, la création d'une autoroute ou voie ra-

pide traversant le Sud-Ardèche jusqu'à Alès est envisagée.

C'est dans ce cadre que les deux textes qui suivent ont été élaborés. Ils concernent essentiellement, bien sûr, le territoire ardéchois, mais sont représentatifs de deux courants d'opinions antagonistes qui se sont plus ou moins fortement exprimés au cours des trente réunions tenues de mars à juillet 2006 dans les régions concernées. La réunion tenue à Privas fin juin 2006 a été largement suivie, ce qui témoigne que l'importance des enjeux a bien été perçue en Ardèche.

Mémoire d'Ardèche et Temps Présent publie ces textes quinze ans après l'organisation d'un colloque au Teil consacré aux "Voies de communication en Ardèche méridionale" (1) au cours duquel la problématique du désenclavement et de ses effets économiques avait déjà été largement évoquée et avait donné lieu à des discussions animées.

Aujourd'hui, il apparaît d'abord que la problématique reste la même puisque qu'aucun grand axe nouveau n'a été créé en Ardèche méridionale. Mais surtout, il est frappant de constater que les termes du débat ont peu changé tandis que les opinions se sont quelque peu radicalisées de part et d'autre. On notera seulement que même les tenants d'une infrastructure nouvelle lourde se disent aujourd'hui préoccupés des aspects environnementaux et souhaitent minimiser l'impact des projets qu'ils défendent.

Mémoire d'Ardèche et Temps Présent fournit ainsi deux pièces au débat qui mériterait peut-être que d'autres données soient encore fournies pour aider à trancher sur un dossier complexe.

Didier PICHERAL

1. "Voies de communication en Ardèche méridionale", *Cahiers de Mémoire d'Ardèche et Temps Présent*, N°33, 1992.

Pour des infrastructures de qualité

Claude VEYRENCHÉ

*Responsable Aménagement du Territoire
Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ardèche Méridionale*

La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ardèche méridionale qui représente les intérêts des entreprises commerciales, industrielles et de services des arrondissements de Largentière et de Privas s'est depuis longtemps montrée convaincue qu'une modernisation des infrastructures de transports est une nécessité pour la survie du territoire ardéchois et reste un véritable accélérateur de développement. Depuis plus de quinze ans, elle se bat pour faire admettre aux pouvoirs publics et aux décideurs qu'il y a un problème fondamental d'enclavement du territoire sud-ardéchois.

Aujourd'hui cette problématique est partagée par un grand nombre de responsables politiques et économiques du département de l'Ardèche. Si parfois les discours diffèrent quant aux moyens à mettre en œuvre pour y remédier, chacun en revanche fait le même constat : le manque d'infrastructures nécessaires à l'économie du territoire. Tout d'abord, il est nécessaire de décrire la situation géographique de notre territoire et ensuite de dresser rapidement un inventaire des divers modes de communications existants.

La situation géographique

Le département de l'Ardèche situé au sud-ouest de la Région Rhône-Alpes, est bordé à l'Est par le Rhône sur 140 km et à l'Ouest par le Massif Central. Du fait de sa configuration géographique, ce département comprend une zone montagneuse et de plateaux très étendue, et a, en général, un relief très accidenté qui induit l'enclavement de la plus grande partie de son territoire. De ce fait, la quasi-totalité de l'Ardèche est tenue à l'écart des grands axes internationaux.

Les divers modes de communications

Le ferroviaire - Notre département est le seul dans l'hexagone à ne pas posséder de transport ferroviaire voyageurs, les marchandises étant cantonnées essentiellement dans le couloir rhodanien.

Le fluvial - Le fluvial est présent dans le couloir rhodanien, mais son rôle demeure très limité dans la vie économique du département. Deux petits ports de plaisance existent, l'un à Charmes, l'autre à Viviers. Aux établissements Ciments Lafarge du Teil, il existe également un port privé utilisé pour les usages de l'entreprise.

L'aérien - Malgré la présence de l'aérodrome de Lanas, aucune ligne régulière ne dessert le territoire ardéchois.

La couverture numérique - L'accessibilité aux réseaux de télécommunications, sous toutes ses formes (téléphonie mobile, téléphonie fixe, internet, ADSL,...) reste une pro-

blématique en Ardèche malgré les gros efforts entrepris par le Conseil général de l'Ardèche au cours de ces dernières années.

La route - Ce moyen d'échange est conséquent en kilomètres mais la géographie (relief tourmenté), le mauvais état de certaines sections et l'insuffisance des relations entre le nord et le sud du département handicapent lourdement les déplacements.

En définitive, notre seul outil de communication irriguant le territoire ardéchois, est le réseau routier.

LE DESENCLAVEMENT EST UN PREALABLE A TOUT DEVELOPPEMENT

En France, la route gagne encore régulièrement des parts de marché sur les autres modes. En matière de transports de marchandises, la part de la route représente 89% du tonnage transporté et 78% du tonnage parcouru.

Les responsables d'entreprises sont très sensibles à la qualité des réseaux de transport. Une étude menée par la DATAR indique que, pour 84% des chefs d'entreprises, la desserte routière est le premier critère de choix pour une future implantation. Les transports sont devenus partie intégrante du système de production et de distribution des entreprises. La technique des flux tendus minimise le coût des stocks et repose, pour un approvisionnement stable et régulier des marchandises, sur un réseau routier performant et de qualité.

Les chefs d'entreprises implantés dans l'Ardèche méridionale évoquent souvent la mauvaise qualité, les délais trop longs et souvent trop aléatoires des axes de communication. Les accès délicats à l'autoroute A7 posent également de nombreuses contraintes. Evoquer l'Ardèche fait souvent naître un sentiment "d'écart", "de réserve", "de désert". La majeure partie du territoire ardéchois (76%) est située en zone de montagne.

Aujourd'hui de nombreux chefs d'entreprises se trouvent confrontés à la grave décision de délocaliser ou non leur activité en raison de l'isolement et de l'éloignement. Le bassin albenassien a déjà de nombreuses entreprises qui ont fait le choix de rejoindre d'autres territoires au-delà de notre département, la principale raison étant son enclavement.

Il s'agit de décisions pénalisantes pour notre territoire, mais décisions bien compréhensibles prises par des responsables soucieux de pérenniser leur entreprise. Il est urgent de réagir. A l'heure où les entreprises doivent relever le challenge de la compétitivité dans le contexte de mondialisation de l'économie, la qualité des systèmes de transport et des infrastructures de communication revêt une importance capitale.

Nous savons tous, qu'il s'agisse de développer l'économie industrielle ou commerciale, de valoriser l'agriculture, de conforter le tourisme, que l'accessibilité reste un préalable indispensable. L'Ardèche du Sud ne peut envisager son avenir sans être connectée de façon performante et durable aux grands axes d'échanges, axes qui doivent offrir une meilleure fluidité.

Mais au-delà de ces handicaps certains, l'Ardèche du Sud est un territoire particulièrement actif. Nous avons des savoir-faire, des compétences, de la créativité. Notre département rural possède un espace et un patrimoine naturel et humain qui font sa richesse et contribuent à une forte image de marque d'un espace de nature. Cela représente un potentiel non négligeable de développement économique et d'épanouissement humain, notamment sur le plan du tourisme, des loisirs et de l'environnement. A une époque où les grandes agglomérations sont de plus en plus confrontées à des problèmes d'hyper concentration humaine et aux nuisances que cela engendre (mal vivre, problèmes environnementaux,...), notre territoire offre et présente beaucoup d'atouts pour les populations des prochaines décennies

Un mot en ce qui concerne l'évolution des déplacements.

Les évolutions de la société montrent une croissance de la mobilité. La réduction du temps de travail et l'éloignement domicile - travail qui s'accroissent alimentent le développement de la mobilité. Nous savons tous que la mobilité des individus et des biens n'a cessé d'augmenter au cours de ces cinquante dernières années. Elle a doublé entre 1973 et 1993. Le citoyen réclame et exige des produits et des services de plus en plus diversifiés et disponibles dans les meilleurs délais. Les fonctions de transport et de logistique ont contraint les entreprises à adapter leur production et leur distribution et engendré ainsi plus de trafic. Egalement l'élargissement de l'Europe et une économie de plus en plus mondialisée laissent entrevoir encore une évolution de la mobilité. Il faut en tenir compte. La réduire serait une régression économique et sociale. Ces nouvelles exigences doivent être intégrées dans les choix des infrastructures à venir.

Pour ce qui est de l'environnement, nous tenons à préciser que nul ne viendrait contester que la qualité de l'environnement est une richesse humaine et économique, et encore plus au sein de notre territoire. L'aménagement ou la création d'axes nouveaux doivent s'inscrire dans un véritable souci de préservation de l'environnement, voire de sa mise en valeur. Mais les préoccupations environnementales ne doivent pas être prétexte à refuser toute évolution. A l'heure actuelle, les nouveaux réseaux de communication sont de plus en plus intégrés dans les paysages comme en témoignent les dernières réalisations : ligne TGV, A75 (Clermont - Béziers, A43 autoroute alpine). Près de 20 % du coût total des investissements d'une nouvelle infrastructure sont consacrés au volet de son intégration dans les paysages.

Il faut à tout prix éviter la congestion du couloir rhodanien. Des décisions urgentes doivent être mises en œuvre pour éviter l'aggravation de l'engorgement routier dans le couloir rhodanien. Il faut impérativement résoudre les problèmes engendrés par les trafics actuels, leur incidence sur l'environnement et la sécurité des divers usagers. Il faut également éviter que l'axe de la vallée du Rhône perde de son attractivité, condition indispensable au développement économique des territoires traversés. Egalement,



des problèmes de sécurité se posent (de nombreux événements nous l'ont démontré ces derniers mois). Un accident majeur mettrait en cause la responsabilité de l'Etat, décideur, si aucune solution n'était apportée aux problèmes de saturation de l'axe rhodanien par l'aménagement ou la création d'infrastructures appropriées. Faut-il attendre que plusieurs dizaines de vies soient sacrifiées pour prendre à bras le corps ce problème de saturation ?

Les événements climatiques de ces dernières années ont aussi démontré la fragilité du couloir rhodanien en matière d'écoulement des flux. Une telle situation peut se reproduire et entraîner une paralysie totale du trafic. Au cours de ce premier semestre 2006, un débat public se

déroule sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc languedocien. Annoncé depuis plusieurs années, ce débat représente un enjeu fort pour le devenir de notre territoire ardéchois. La problématique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien (saturation de l'axe) ne peut occulter les liaisons transversales entre l'arrière-pays et le couloir rhodanien. Ces territoires, et en particulier les territoires ardéchois, sont en effet fortement pénalisés par leur enclavement et méritent une attention particulière dans cette réflexion.

Ce débat public démontre bien l'importance et le rôle primordial que joue le couloir rhodanien comme espace de transit Nord - Sud de l'Europe. Dans le contexte actuel d'une Europe qui s'élargit et dont le centre de gravité se déplace vers l'Est, il y a nécessité de réfléchir pour un renforcement des capacités des réseaux de transport pour que notre territoire national reste dans une dynamique européenne. Il faut à tout prix éviter l'engorgement de la vallée du Rhône, lieu de passage et territoire charnière avec l'arrière-pays. Les divers modes de déplacements de transports (routier, ferroviaire, fluvial et aérien), tant des personnes que des marchandises, sont et doivent rester complémentaires. L'intermodalité doit être traitée pour favoriser des solutions de transit en fonction des besoins des divers organisateurs.

Ce débat public est l'occasion pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Ardèche Méridionale de réaffirmer ses souhaits. La CCI de l'Ardèche méridionale, qui représente plus de 6 500 entreprises commerciales, industrielles et de services, est convaincue qu'une modernisation des infrastructures de transports est une nécessité. Chacun des modes sur leurs créneaux de compétence apporte une compétitivité supplémentaire aux entreprises et une attractivité nouvelle aux territoires. Aujourd'hui il s'agit de répondre à l'urgence d'une solution en ce qui concerne la politique future des transports dans la vallée du Rhône tout en soutenant l'économie cévenole. Il y a urgence. La CCI veut souligner qu'un axe de déses-

tage du couloir rhodanien, un axe d'aménagement du territoire est une cause "d'utilité publique". L'intérêt général commande une action publique forte pour ne pas remettre en cause l'activité économique et l'emploi de demain. Pour cela, la Chambre de Commerce et d'Industrie préconise la création d'un axe structurant en Ardèche méridionale.

Cet axe aurait une double fonction. D'une part de désengorger le couloir rhodanien déjà fortement saturé et d'autre part de constituer un élément fort d'aménagement du territoire en désenclavant l'arrière-pays cévenol et languedocien. Cette proposition n'est pas dictée par de simples intérêts locaux, mais elle s'inscrit bien dans une vision hexagonale d'aménagement du territoire. En effet, l'ouverture vers l'ouest par la création d'une nouvelle voie routière au sein du grand Sud-Est français réglerait bien le trafic actuel et futur des flux Nord - Sud et Est - Ouest nationaux et internationaux.

Aussi, la CCI de l'Ardèche méridionale tient à réaffirmer l'intérêt que présente la RN 102 (axe Montélimar - Aubenas - Massif Central) pour le bassin de vie d'Aubenas.

Cet axe classé en GLAT (Grande Liaison d'Aménagement du Territoire) sera l'unique route nationale ardéchoise. La RN 102 doit offrir un meilleur niveau de service pour une ouverture du Sud-Ardèche à la vallée du Rhône. La véritable fonction de cette route nationale sera totalement remplie si une connexion directe est réalisée avec l'autoroute A7.

Mais, aussi importante soit-elle, cette liaison ne répond pas à la problématique de la politique des transports dans le couloir rhodanien et de son engorgement. Nous devons tous nous engager en faveur du désenclavement de l'Ardèche. Ne pas prendre de décision prochainement, pour des raisons diverses, aurait un fort coût économique et social. En effet, la non-décision hypothèquerait l'avenir de notre territoire et la pérennité de l'attractivité de la vallée du Rhône.



A79 ou A7 bis, ce que l'on oublie de nous dire...

Extraits du dépliant édité par Sud-Ardèche Environnement et développement à l'occasion du débat public tenu à Privas le 28 juin 2006.

FAUSSES ROUTES SUR L'AUTOROUTE PETIT LEXIQUE DES IDEES REÇUES

L'autoroute, ça crée des emplois.

- Non, elle ne fait que déplacer les emplois des campagnes vers les zones urbaines : il y a, par exemple, moins de chômage dans les Hautes-Alpes que dans la région de Valence (pourtant très bien desservie).

- A dépense égale, le secteur du bâtiment (logements, hôpitaux, écoles ...) crée trois fois plus d'emplois que la construction d'autoroutes (2).

- Les multinationales de travaux publics imposent leurs propres équipes ; les entreprises locales n'ont que les miettes momentanées du chantier.

L'autoroute favorise une agriculture plus moderne.

- L'emprise autoroutière occupe 12 ha/km et provoque la coupure et le morcellement des exploitations.

- Que ce soit dans les zones déjà aménagées ou dans les zones plus montagneuses, cette emprise se ferait sur les dernières terres productives.

- Un nouvel axe Nord - Sud accentuerait la concurrence entre produits locaux et ceux plus précoces de l'Europe du Sud.

- L'idée même d'autoroute dégrade l'image de qualité des terroirs que les agriculteurs s'efforcent de valoriser par des labels ou des appellations de prestige.

L'autoroute ça fait venir les touristes.

- L'autoroute et ses abords dégradent la beauté des paysages. L'image de calme et de dépaysement des larges zones bordant une autoroute est dévalorisée pour la fréquentation des sites et pour l'hébergement rural.

- L'autoroute est un lieu clos qui incite à aller plus vite et plus loin en vacances, là où, justement, il n'y a pas d'autoroute.

- Tout au long et aux sorties d'une autoroute, les grands groupes de la restauration rapide et des chaînes hôtelières uniformisées s'installent au détriment de l'hôtellerie - restauration traditionnelle.

Maintenant, on sait faire des "autoroutes écologiques".

- La route est à l'origine de 87% des émissions de gaz carbonique liées au transport. Elle participe ainsi à l'effet de serre et aggrave les déséquilibres de notre planète.

- Une autoroute crée de fortes nuisances sonores. (70 dB en rase campagne et 80 dB en moyenne en agglomération, mesures effectuées à Bourg-lès-Valence au bord de l'A7).

- Les écoulements d'eau ne sont pas filtrés en terrain calcaire et donc les nappes phréatiques sont beaucoup plus sensibles à la pollution chronique et accidentelle due à la présence d'une autoroute.

- Les surfaces imperméabilisées par l'asphalte et le béton provoquent un ruissellement plus rapide des eaux de pluies. Elles augmentent fortement les risques de crues.

- La coupure des milieux naturels entraîne l'appauvrissement génétique des espèces végétales et animales et perturbe leur équilibre.

Comme l'affirme Jean Sivardière de la FNUT : "Une autoroute est toujours une infrastructure traumatisante pour l'environnement rural et urbain : il n'y a pas de bon tracé".

L'autoroute, c'est gratuit pour les contribuables.

- Les transports routiers coûtent à l'Etat deux fois plus qu'ils ne lui rapportent. Les poids lourds représentent 20% des véhicules sur autoroute, 80% du tonnage et près de 100% de l'usure de la chaussée (3).

- Les sociétés d'autoroutes sont très endettées : 18 milliards d'euros, soit quatre fois leurs recettes annuelles de péages. Chaque nouvelle autoroute alourdit cette dette qu'il faudra payer un jour (c'est l'Etat qui garantit les emprunts).

- Améliorer un kilomètre de "départementale" coûte de dix à cinquante fois moins cher que le prix de la création d'un kilomètre d'autoroute (plus de 23 millions d'euros par kilomètre en zone de montagne).

- Les coûts cachés du transport routier :

Conséquences du bruit sur la santé publique : 4 milliards d'euros par an.

Coûts induits de la pollution : 6 milliards d'euros par an.

Coûts humains et matériels de l'insécurité routière : 19 milliards d'euros par an.

Soit un total de 29 milliards d'euros par an.

L'autoroute va nous désenclaver.

Désenclaver, c'est rompre l'isolement d'une région sur le plan économique.

- La notion "d'enclavement" remonte au temps où le téléphone, la radio, la télévision n'existaient pas. Le seul moyen de communiquer était le déplacement des personnes.

- Un sentiment "d'enclavement" ne prend pas fin avec une autoroute qui ne sert que les métropoles et non les petites localités comme le ferait beaucoup mieux un bon réseau routier.

2. Dominique Dron, *Pour une politique soutenable des transports*, La Documentation Française.

3. 25ème rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

- La vision simpliste de mécanismes de cause à effet ne peut être conservée dès qu'on étudie les relations entre autoroute et développement régional... Il faut affirmer clairement que de telles déclarations sur les bienfaits des autoroutes, nombreuses chez les hommes politiques, ne reposent sur aucun fondement scientifique (4).

- "L'autoroute, unique solution de désenclavement" est un mythe du passé, l'avenir sera aux solutions combinées et adaptées à chaque réalité locale.

L'autoroute ça développe le commerce et l'industrie !

- Une autoroute n'aménage pas le territoire : elle n'irrigue pas, elle assèche et, en définitive, accentue les déséquilibres préexistants.

- Les exemples sont nombreux de zones artisanales vides et de friches industrielles directement visibles depuis une autoroute (Loriol, Bourg-Saint-Andéol, ...).

- Les petites villes et les zones rurales, mises brutalement au contact des grands centres urbains sont aspirées, car ces derniers offrent davantage de services et un marché du travail plus riche et diversifié.

PROPOSITIONS ET DEMANDES

Sud-Ardèche Environnement demande donc :

- Un débat public immédiat sur l'opportunité d'une telle infrastructure.

- La mise à disposition du public de l'ensemble des études déjà réalisées.

- Une position claire des élus (certains favorisent le projet autoroutier en restant dans l'ombre par peur de perdre des voix).

- La mise en œuvre et le financement d'une expertise neutre et globale sur l'opportunité du projet ainsi que sur les solutions alternatives.

Elle propose :

- De rationaliser les circuits économiques pour réduire les transports anarchiques (par exemple : vendre dans le midi du rosé de Provence mis en bouteille en Bretagne).

- D'astreindre les entreprises des différents modes de transport à s'acquitter de leur coût réel à la collectivité, pour une concurrence plus loyale.

- De développer le transport combiné rail - route (ferro-tage) pour diminuer la dépendance de l'économie nationale au transport "tout camion".

- D'arrêter d'éloigner les lieux de travail des lieux d'habitat.

- D'améliorer le réseau routier existant (routes nationales et départementales) pour un véritable développement local.

POUR FINIR : DEUX TEMOIGNAGES D'ARTISTES EN ARDECHE

Jean Saussac :

"D'après un de mes amis, entrepreneur de T.P., je suis contre le progrès et il me demande : "Pourquoi, alors, tu acceptes d'avoir chez toi, l'électricité, le téléphone, la voiture, etc. ?" Tout simplement parce que je crois que ces choses améliorent la vie des miens et la mienne.

Il y a progrès et progrès. Il est évident que, sur un champ de bataille, la mitrailleuse capable de tirer 1 200 coups minute, est un très réel progrès, indiscutable ! Permettez-moi pourtant de douter de ce progrès en valeur absolue.

Autoroute : rapidité, dynamisme, emplois, économie ? XXIe siècle en marche ? A voir !

Le progrès c'est seulement et si simplement ce qui améliore les vies, la vie ; la qualité, c'est réfléchir à ce que sont la vie et l'homme. C'est vouloir la qualité de l'air, la qualité des fruits produits par la terre; et moins d'impaticience fébrilité".

Jean Ferrat :

"Contrairement à l'évolution de ce que l'on pourrait appeler le monde moderne qui veut tout uniformiser, ici, c'est le contraire. Tout est différent, et c'est pour cela que c'est un monde diversifié et plaisant à vivre..."

Lorsque les cités seront des mégalo-poles, que 80% de la population y sera concentrée, qu'est-ce que les gens auront le plus envie de connaître ? Il est hors de question d'imaginer en Ardèche singer ce qui se fait ailleurs...

Indépendamment de tout ce qui peut entrer en ligne de compte, je pense que le projet d'autoroute est une aberration, un danger extraordinaire, une erreur totale par rapport à l'importance de ce que ça représente pour les décennies à venir.

Je suis persuadé que ce n'est pas en réalisant une autoroute Aubenas - Privas... que l'on va voir des usines s'implanter dans tous les lieux...

C'est le pays en lui-même qu'il faut sauver pour l'avenir, les générations futures, les siècles futurs. Si l'on fait du béton dans l'Ardèche, si l'on fait des autoroutes et que le paysage ressemble à partout ailleurs, on hypothèque l'avenir, son avenir, qui doit être le contraire".

Terre Vivaroise du 9 août 1996.

4. François Plassard, *Les autoroutes et le développement régional*, Presse universitaire de Lyon - Economica.