

## **SNIT REMARQUES DE MICHEL TESTON**

### **POSITION DEFENDUE LORS DE L'AUDITION DE JL BORLOO PAR LA CEDDAT (06.10.2010.)**

---

- Le projet de schéma définit une stratégie tous modes confondus et donne priorité aux transports alternatifs à la route qui doivent absorber 90 % des 170 milliards d'euros dont la dépense est prévue sur trente ans.
- Les engagements du Grenelle semblent donc, sur le papier, respectés.
- La précaution est prise de préciser que ce schéma n'est pas programmatique, mais stratégique.
- Reste qu'un certain nombre de projets sont très précisément fléchés. D'où quelques interrogations : selon quelles priorités ? Selon quels modes de financement, sachant que certains projets ont besoin d'être précisés, adaptés ?

#### **1. LES RESEAUX A GRANDE VITESSE ET LES GRANDES LIGNES CLASSIQUES**

- Essentiel de respecter les engagements pris avec les territoires, tant en matière de trajets que de temps de parcours.
  - Pour les lignes Paris-Rennes-Brest et Paris-Rennes-Quimper, le temps de trajet annoncé, de trois heures après prolongement de la ligne à grande vitesse, sera-t-il respecté ?
  - Se pose également la question de la localisation du franchissement des Pyrénées. Il est prévu un passage par l'axe Toulouse-Foix, mais il existe d'autres projets, notamment par la vallée d'Aure, à proximité de Lannemezan.
  - Dans le Massif Central, pour la ligne Paris-Toulouse, le choix a été fait, non du pendulaire par la ligne classique, mais du barreau à voie unique Poitiers-Limoges. En outre, comment désenclaver le Massif Central tant que n'existera pas de ligne Paris-Lyon par Nevers et Moulins ?

#### **2. LE FRET**

- Question de l'acceptabilité sociale : si le fret se développe, il faut s'engager vers la sécurisation des lignes (murs antibruit ou isolation des façades, traitement des passages à niveau, 3<sup>ème</sup> rail dans les zones urbaines). Exemple : la Vallée du Rhône
- Si l'on veut aller plus loin dans le développement des transports en site propre, il faut dégager des moyens. Pour ce qui est du réseau routier, il conviendra, chaque fois que des modes alternatifs ne seront pas possibles, de prévoir des aménagements complémentaires. Je pense à la liaison entre Grenoble et Gap, à celle, entre Toulouse et le Gers, à l'Ardèche du Sud où un nouvel ouvrage de franchissement du Rhône est nécessaire. Une vraie concertation avec les collectivités est d'autant plus nécessaire qu'elles vont être fortement mises à contribution.

#### **3. LES FINANCEMENTS**

Sur les 170 milliards prévus, quel sera l'apport de l'État ? Il serait malheureux de se retrouver dans la même situation que ces dernières années, où les

orientations du CIADT de 2003 n'ont pas été suivies de l'inscription des moyens nécessaires...

**QUESTION ORALE SUR LE DESENCLAVEMENT DE L'ARDECHE, SEANCE DU 14.12.2010.**

- Problématique déjà soulevée par l'étude prospective réalisée par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, la DATAR, en 2003.
- Grenelle de l'environnement : **l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport privilégie très logiquement le développement des modes de transport alternatifs à la route.** Pour autant, des aménagements sur le réseau routier sont envisageables dès lors qu'ils ont pour objet le désenclavement d'un territoire, notamment en l'absence de desserte par le rail, ce qui est le cas pour le département de l'Ardèche.

**ARDECHE**

- Si la desserte du nord et du centre du territoire départemental doit encore être améliorée, il n'en demeure pas moins que la principale difficulté réside dans le fait que le sud de l'Ardèche, notamment le secteur albenassien, est encore trop éloigné, en temps de transport, des grands axes de circulation de la vallée du Rhône.
  - première étape : réalisation du contournement nord du Teil par la RN 102. Cette opération, intégrée dans le programme de modernisation des itinéraires routiers pour 2009-2014, devrait être prochainement soumise à enquête publique. Cette première étape est toutefois insuffisante.
  - l'amélioration de la desserte de l'Ardèche du Sud nécessite la réalisation d'une autre opération routière d'importance, consistant principalement en la réalisation d'ouvrages de franchissement du Rhône et du canal du Rhône, afin de relier la route départementale 86, au sud du Teil, à l'échangeur autoroutier de Montélimar-sud.
  - Cette connexion directe avec l'autoroute A 7 apparaît tout à fait justifiée eu égard, notamment, à l'absence de desserte ferroviaire du département. Cet aménagement réduirait le temps de parcours entre le sud de l'Ardèche et l'autoroute de la vallée du Rhône, avec de probables conséquences bénéfiques sur l'activité et sur l'emploi.

**L'inscription du projet de franchissement du Rhône et du canal du Rhône au sud du Teil dans le schéma national des infrastructures de transport est donc demandée.**



**Michel TESTON**

*Sénateur*

*Conseiller Général de  
l'Ardèche*

*Ancien Président du Conseil Général*

**Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET  
Ministre de l'Ecologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement**

**Monsieur Thierry MARIANI  
Secrétaire d'Etat chargé des transports**

**Ministère de l'Ecologie, du Développement durable,  
des Transports et du Logement  
Grande Arche  
Tour Pascal A et B  
92055 La Défense CEDEX**

Ref : MT-EV 2011-01

Privas, le 10 janvier 2011,

Madame la Ministre, Monsieur le Secrétaire d'Etat,

Lors de la séance de questions orales du 14 décembre 2010, j'ai appelé l'attention du gouvernement, représenté par Monsieur Benoist APPARU, secrétaire d'Etat chargé du logement, sur la problématique du désenclavement de l'Ardèche, et plus particulièrement de sa partie méridionale.

La question avait déjà été soulevée en 2003 par l'étude prospective réalisée par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, la DATAR.

En application du Grenelle de l'environnement, l'avant-projet du schéma national des infrastructures de transport privilégie très logiquement le développement des modes de transport alternatifs à la route. Pour autant, des aménagements sur le réseau routier sont envisageables dès lors qu'ils ont

pour objet le désenclavement d'un territoire, notamment en l'absence de desserte par le rail, ce qui est le cas pour le département de l'Ardèche.

Si la desserte du nord et du centre du territoire départemental doit encore être améliorée, il n'en demeure pas moins que la principale difficulté réside dans le fait que le sud de l'Ardèche, notamment le secteur albenassien, est encore trop éloigné, en temps de transport, des grands axes de circulation de la vallée du Rhône. Pour améliorer la situation, la première étape consiste en la réalisation du contournement nord du Teil par la RN 102. Cette opération, intégrée dans le programme de modernisation des itinéraires routiers pour 2009-2014, est actuellement soumise à une enquête publique qui sera prolongée jusqu'au 18 janvier.

Cette première étape est toutefois insuffisante. En effet, l'amélioration de la desserte de l'Ardèche du Sud nécessite la réalisation d'une autre opération routière d'importance, consistant principalement en la réalisation d'ouvrages de franchissement du Rhône et du canal du Rhône, afin de relier la route départementale 86, au sud du Teil, à l'échangeur autoroutier de Montélimar-sud.

Cette connexion directe avec l'autoroute A 7 apparaît tout à fait justifiée eu égard, notamment, à l'absence de desserte ferroviaire du département. Cet aménagement réduirait le temps de parcours entre le sud de l'Ardèche et l'autoroute de la vallée du Rhône, avec de probables conséquences bénéfiques sur l'activité et sur l'emploi.

J'ai donc demandé au gouvernement l'inscription du projet de franchissement du Rhône et du canal du Rhône au sud du Teil dans le schéma national des infrastructures de transport.

En réponse à cette question, Monsieur Benoist APPARU a estimé que *«l'aménagement (...) ne relève pas de la catégorie des projets ayant vocation à figurer au SNIT»*. Les motifs avancés sont l'absence de fonctionnalité nouvelle et le caractère local du projet. Monsieur le Secrétaire d'Etat a ensuite évoqué pour unique solution, l'inscription du projet dans le PDMI actuel.

Cette réponse ne me satisfait aucunement, dans la mesure où nous rencontrons déjà des difficultés pour obtenir la réalisation rapide des investissements que j'ai cités précédemment, en particulier le contournement du Teil.

En effet, il convient de rappeler que l'Ardèche n'est pas desservie par des trains de voyageurs. Les réponses aux attentes de la population sur le plan de la mobilité ne peuvent donc consister qu'en des infrastructures routières. Or, les travaux qui ont été réalisés dans le cadre du bon contrat de

plan Etat-Région obtenu en 2000 et le projet de contournement du TEIL sont des investissements absolument nécessaires, mais ils ne sont pas suffisants. Il est indispensable d'y ajouter la réalisation, dans un délai raisonnable, d'ouvrages de franchissement du Rhône et du canal de dérivation du Rhône, de manière à permettre à la population du sud de l'Ardèche d'accéder beaucoup plus rapidement à l'échangeur autoroutier de Montélimar Sud.

Je vous demande par conséquent de recevoir Monsieur le Président du Conseil général, moi-même et les autres parlementaires concernés afin d'examiner les modalités d'inscription du projet de franchissement du Rhône au sud du TEIL dans le Schéma National des Infrastructures de Transport.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, Monsieur le Secrétaire d'Etat, l'expression de ma considération distinguée.

**Michel TESTON**