



Didier GUILLAUME

Sénateur de la Drôme
Président du Conseil Général
Conseiller Général du canton de Bourg-de-Péage

Monsieur Louis NEGRE

Sénateur des Alpes-Maritimes
Maire de CAGNES-SUR-MER
Président du groupe de suivi sur le Schéma National
des Infrastructures de Transports
SENAT
15 rue Vaugirard
75291 PARIS CEDEX 06

Nos Réf. : DG/AP/BG/011-16

Bourg-de-Péage, le lundi 17 janvier 2011

Monsieur le Président et Cher Collègue,

Par courrier du 23 décembre 2010, vous avez souhaité recueillir les éventuelles remarques sur l'avant-projet du Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) en préalable au débat sans vote prévu au Sénat mi-février.

Ce document appelle tout d'abord de ma part des observations générales sur cet avant-projet et par ailleurs des remarques spécifiques à la Drôme.

Ainsi l'avant-projet du SNIT, paru le 13 juillet dernier, est conçu comme un document de stratégie incluant un plan d'actions et une liste de projets portant sur les divers types d'infrastructures dont certaines ambiguïtés méritent à mon sens d'être relevées :

- La liste des projets retenus au SNIT n'est pas exhaustive et en conséquence l'absence d'évocation de certains projets ne manque pas de créer la confusion dans les esprits : ainsi, l'avant-projet indique que les dossiers disposant d'une DUP n'ont pas vocation à figurer au SNIT, alors même que le financement de certains n'est pas toujours confirmé. Leur inscription au SNIT paraît dès lors préférable pour couper court à toute tergiversation ultérieure éventuelle.
- la plupart des projets bien identifiés sont chiffrés, mais certaines actions de fond, tout à fait conformes à l'esprit du Grenelle, semblent être citées « pour mémoire » ; ainsi en est-il de la fiabilisation et l'amélioration de la qualité des sillons destinés au fret ferroviaire (fiche FER9), ou encore de l'adaptation du matériel roulant ferroviaire pour améliorer l'interopérabilité européenne du réseau ferroviaire national à l'échelle européenne (fiche FER2).
- D'autres actions sont renvoyées, pour leur financement, à des programmes dont l'assise budgétaire au niveau de l'Etat n'est pas garantie (cas des PDMI par exemple).

.../...

Pour ce qui concerne la Drôme, je tiens à évoquer trois dossiers majeurs pour le territoire sud Rhône-Alpes et la Vallée du Rhône :

- **Le VRAL et le fret ferroviaire et fluviomaritime :**

Les infrastructures de transport dans la Vallée du Rhône ont fait l'objet d'un débat public en 2006, conduit par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sous l'égide de P. Marzolf. Ce débat public fut très riche et prometteur. Il a permis d'arrêter une position de non-élargissement de l'autoroute A7, en décidant la mise en place de mesures d'exploitation destinées à maîtriser la mobilité autoroutière. Mais il a aussi mis en évidence l'importance d'opérer un réel report modal dans cette Vallée du Rhône qui comprend des infrastructures variées, dont les modes fluviaux et ferrés qui sont sous-utilisés.

A cet égard, je ne peux qu'approuver les mesures de renforcement de la ligne de fret ferroviaire Perpignan – Bettembourg, y compris le Contournement Ferré de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) confirmé dans le SNIT quant au principe. Cependant, si l'accueil des trains longs et la mise au gabarit GB1 contribueront à l'attractivité de cette autoroute ferroviaire, d'autres questions se posent pour rendre encore plus attractif ce mode de transport : l'optimisation maximale doit être recherchée pour faciliter le chargement des camions sur les wagons et l'implantation de plateformes multimodales doit être réalisée en s'appuyant sur des initiatives locales ou sur l'émergence d'opérateurs ferroviaires de proximité qu'il conviendrait d'encourager pour développer significativement le fret ferroviaire. La Vallée du Rhône se prête particulièrement à ces démarches, si l'on veut obtenir un réel report modal. (L'engagement de l'Agglomération de Valence soutenue par le Département en faveur de la pérennisation des activités de Fret / wagon isolés doit être soulignée).

Concernant le mode fluviomaritime, je constate que seuls les projets de Fos 3xL et 4xL figurent au SNIT pour tout le quart sud-est de la France. Certes, le fret ferroviaire sur la ligne Marseille – Bettembourg devrait améliorer le post-maritime depuis Fos, mais je regrette qu'aucune réflexion sur des ports avancés à l'intérieur des terres n'émerge dans le SNIT. On ne peut se contenter de travailler sur la façade maritime, à l'heure où le transport fluviomaritime ne demande qu'à se développer. A cet égard, plusieurs opérateurs portuaires envisagent de créer en vallée du Rhône un port fluviomaritime. La façade drômoise du Rhône offre de réelles opportunités, en particulier la plateforme multimodale fer-route-fleuve de l'agglomération valentinoise (Portes les Valence) ainsi que le site d'Andancette. A mon sens, le report modal fluvial n'est pas assez encouragé dans le SNIT.

- **Le VRAL et le transport de voyageurs - la gare d'Allan**

Une des mesures actées lors du débat VRAL est l'implantation au sud de la Drôme d'une gare TGV à Allan (proximité de Montélimar), permettant de desservir le sud-Drôme, le sud-Ardèche et le nord-Vaucluse. Outil indispensable pour le développement économique et touristique de ces territoires, la gare d'Allan a fait l'objet d'une étude d'opportunité validée par l'Etat et les collectivités territoriales courant 2010. Le Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau, a confirmé le lancement des études techniques permettant de viser une déclaration d'utilité publique à l'horizon 2013, ce qu'a depuis confirmé le nouveau Secrétaire d'Etat, Thierry Mariani. Elément phare du volet « transport de voyageurs » de la problématique VRAL, cette gare d'Allan a pleinement vocation à être inscrite dans le SNIT pour marquer la volonté collective d'améliorer la mobilité dans la Vallée du Rhône.

- **L'effacement de l'autoroute A7 à Valence :**

Je constate avec satisfaction que le projet de contournement autoroutier de Valence n'est pas repris dans le SNIT, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement. Pour autant, la situation de Valence doit rester prioritaire. En effet, la coupure de l'A7 en centre-ville de Valence constitue une déchirure entravant l'accès aux berges du Rhône. Les élus locaux travaillent depuis 2 ans à un projet d'effacement de l'autoroute, sur une distance de 1,4 kilomètre, qui s'inscrit dans une démarche globale de voiries d'agglomération et de multimodalité qu'ils souhaitent promouvoir sur l'agglomération. Lors de la présentation de ce projet aux services de l'État, il semble avoir retenu leur attention et le principe de la mise en œuvre d'une étude de faisabilité a été validé. Dès lors, compte tenu de l'importance de ce projet et de ses enjeux financiers significatifs, son inscription au SNIT mériterait d'être retenue.

Telles sont les observations que je souhaitais porter à votre connaissance dans le cadre de l'avant-projet SNIT.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Président et Cher Collègue, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Très cordialement,

Didier Guillaume

Didier GUILLAUME