



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politique des transports

Question écrite n° 56298

Texte de la question

M. Thierry Mariani appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les vives préoccupations exprimées par les adhérents de la fédération « Mieux vivre en vallée du Rhône-Vaucluse » qui regroupe les associations de défense des riverains de l'autoroute A 7 dans le Vaucluse. En effet, le président des autoroutes du Sud de la France évoquait récemment la possibilité du passage de deux à cinq voies de l'A 7 entre Valence et Orange pour répondre à la saturation actuelle. Ce projet d'élargissement et surtout l'accroissement de la circulation qui va en résulter inquiètent les riverains des communes du haut Vaucluse, à savoir Bollène, Mondragon, Mornas, Orange, et Piolenc, déjà confrontés à de nombreuses nuisances sonores en l'absence de dispositifs phoniques de protection. Aussi, il lui demande, d'une part, de bien vouloir lui faire connaître les mesures concrètes qu'il entend prendre en faveur des riverains, en reconsidérant notamment les deux décisions d'abandon du projet A 51 et du projet canal Rhin-Rhône. D'autre part, alors qu'un premier axe de ferroutage sous le tunnel du Mont-Cenis semble sérieusement envisagé pour 2002, il lui demande de lui indiquer s'il entend mener une réflexion identique en vallée du Rhône.

Texte de la réponse

Les projets de schémas de services collectifs de transport que le Gouvernement a adoptés le 26 octobre 2000 ont retenu, au titre des cinq choix stratégiques multimodaux sur lesquels a été fondée leur élaboration, « le bon fonctionnement des grands corridors de transports internationaux, notamment des axes Belgique - Paris - Bordeaux - Espagne et Allemagne - Lyon - Marseille, ainsi que l'arc méditerranéen, qui connaissent aujourd'hui une forte concentration des flux les plus importants ». Pour répondre à la croissance de la demande, la politique des transports que le Gouvernement a formalisée dans ces schémas est fondée sur le rééquilibrage intermodal de l'offre et sur la régulation de la demande. Ce rééquilibrage se traduira très concrètement par la priorité donnée au fret ferroviaire, ainsi qu'aux modes alternatifs à la route, avec un objectif de doublement du trafic ferroviaire de fret à l'horizon de dix ans. La politique de régulation des transports visera à modifier le comportement des usagers dans leurs choix en matière de déplacements. Les réponses qui seront apportées aux perspectives de forte dégradation des niveaux de service sur les autoroutes A 7 et A 9, à l'horizon 2020 devront s'inscrire dans le cadre d'une stratégie globale comprenant la valorisation des possibilités offertes par les modes alternatifs à la route et une politique volontariste d'exploitation et de modulation des péages afin d'optimiser la capacité des autoroutes A 7 et A 9 et des axes alternatifs à la vallée du Rhône. Compte tenu de la croissance des trafics attendue au cours des vingt prochaines années, les mesures décrites ne seront vraisemblablement pas suffisantes et des réponses devront être recherchées, au-delà de celles envisagées aujourd'hui, privilégiant des solutions intermodales. Pour le mode ferroviaire la pertinence de réponses susceptibles d'accentuer le report des trafics vers ce mode devra être examinée. Le développement prévu du réseau à grande vitesse, d'une part, vers l'Espagne et, d'autre part, vers l'Italie, constitue un facteur d'attractivité du fer pour les voyageurs. Les infrastructures nouvelles permettent de réemployer les lignes classiques pour les trafics TER et pour le fret ferroviaire. Les trafics de marchandises empruntant la vallée du Rhône disposent de nombreux modes de transport : le ferroviaire traditionnel, le transport combiné et la voie d'eau. On peut

également envisager l'idée d'une route roulante ou autoroute ferroviaire, qui va être expérimentée pour la traversée des Alpes, mais représente une solution moins adaptée sur une longue distance que pour le franchissement d'un obstacle naturel. Cependant, aucune solution ne doit être écartée a priori et les études faites sur ce sujet devront être reconsidérées. Aucune solution n'est donc décidée à ce stade. Un débat public sera organisé au deuxième semestre 2002 sur ce thème et il convient d'éviter que d'ici-là le débat ne s'engage sur des bases erronées. Pour ce qui concerne le problème des nuisances sonores auxquelles sont exposés les riverains des autoroutes A 7 et A 9 dans le Vaucluse, la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), dans le respect de la politique du Gouvernement de résorption des « points noirs du bruit » (PNB), a engagé un important programme de protections acoustiques. Ainsi, les habitations, dont le permis de construire a été délivré avant le 6 octobre 1978, date avant laquelle il n'existait pas d'obligation réglementaire vis-à-vis du bruit pour les constructeurs, et qui sont exposées à un niveau sonore supérieur à 70 dB(A) le jour ou 65 dB(A) la nuit, seront protégées contre le bruit. Cela pourra être fait soit par des isolations de façades pour les logements isolés, soit par des solutions mixtes, isolations de façades et écrans acoustiques de 2 à 3 mètres de hauteur, pour les logements groupés. S'agissant du calendrier prévisionnel, le début des premiers travaux de réalisation d'écrans acoustiques est prévu à la fin de cette année, compte tenu du délai nécessaire aux études et aux procédures d'appels d'offres ; les travaux de traitement de façades pourraient en revanche être achevés fin 2001, sous réserve de l'accord des propriétaires des habitations. Le financement de ces travaux est assuré par la société concessionnaire ASF. Toutefois, la participation des collectivités locales au financement de certains aménagements de résorption des « points noirs du bruit » permettant de compléter les aménagements réglementaires peut être envisagée.

Données clés

Auteur : [M. Thierry Mariani](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 56298

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 janvier 2001, page 154

Réponse publiée le : 6 août 2001, page 4545