



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Trafic routier en Nord Ardèche

Question orale n° 1488

Texte de la question

Mme Michèle Victory attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique sur le trafic routier en Nord Ardèche. En effet, le territoire et sa proximité avec le département de la Drôme entraînent de nombreuses traversées du Rhône et les ponts existants à ce jour sont insuffisants pour permettre la fluidité des déplacements. À Tournon sur Rhône par exemple, on peut enregistrer la circulation de plus de 20 000 véhicules par jour pour circuler entre Tain l'Hermitage, Tournon sur Rhône et les communes de la vallée du Doux. La situation particulière de cette zone coincée entre fleuve et montagne oblige à repenser les modes de déplacement. De plus l'Ardèche se trouve être le seul département n'ayant plus de train voyageurs depuis de nombreuses années. Les discussions autour du nouveau contrat de plan État région doivent être l'occasion de transformer le quotidien des concitoyens en améliorant les mobilités en Nord Ardèche et en facilitant les trajets du quotidien. Aussi, elle souhaiterait connaître la position du Gouvernement concernant les discussions qui s'ouvrent autour du nouveau contrat de plan État région et sur la faisabilité d'inscrire une étude sur les mobilités en Nord Ardèche.

Texte de la réponse

TRAFIC ROUTIER EN NORD ARDÈCHE

M. le président. La parole est à Mme Michèle Victory, pour exposer sa question, n° 1488, relative au trafic routier en Nord Ardèche.

Mme Michèle Victory. Depuis 1973, l'Ardèche est le seul département français à ne pas disposer de ligne de trains de voyageurs. Cette situation a conduit depuis plus de cinquante ans à une augmentation des usages de la voiture et à un fort accroissement du trafic routier dans notre département, notamment dans la vallée du Rhône. Si la fin du XXe siècle marquait l'ère du tout automobile, ces dernières années ont vu les attentes de nos concitoyens évoluer en faveur de modes de mobilité plus durables.

Aujourd'hui, le Nord Ardèche se trouve confronté à un double enjeu : répondre à cette demande de plus de mobilité vers les pôles urbains qui entourent le département et fluidifier le trafic routier dans la vallée du Rhône. Pour répondre à ce défi, le trafic ferroviaire semble aujourd'hui le moyen de transport le plus adapté, dans la mesure où le train offre une grande capacité d'accueil de voyageurs et affiche les coûts externes les plus faibles en matière d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents.

Enfin, la proximité de notre territoire avec le département de la Drôme et ses bassins d'emplois est la cause de nombreuses traversées du Rhône, alors que les ponts existants sont insuffisants pour permettre la fluidité des déplacements. Ainsi, plus de 20 000 véhicules circulent chaque jour entre Tain-l'Hermitage, Tournon-sur-Rhône et les nombreuses communes de la vallée du Doux, créant une situation qui, jour après jour, affecte le développement des communes centres.

Le contrat de plan État-région (CPER) 2015-2020 prévoyait pour l'Ardèche le lancement d'études, afin de préciser les conditions et les coûts de la mise en accessibilité des gares tout au long du parcours, de leur insertion urbaine et des connexions nécessaires avec les autres modes de transports. À l'heure actuelle, malgré les annonces du président de la région, les Ardéchois restent dans l'attente de solutions concrètes pour faciliter leur mobilité.

J'appelle votre attention sur la nécessité d'inscrire dans le nouveau CPER une étude de faisabilité, afin de rouvrir la rive droite du Rhône aux trains de voyageurs. Cette réouverture du trafic ferroviaire en Ardèche permettrait de desservir enfin nos communes et de fluidifier les déplacements routiers dans notre territoire.

J'appelle néanmoins également votre attention et celle de l'État sur la nécessité que cette étude des mobilités prenne en compte les problèmes de franchissement du Rhône et des ponts de la vallée du Rhône pour les véhicules automobiles, dont de très nombreux concitoyens ont encore besoin dans nos territoires, souvent éloignés des axes principaux. Les solutions de covoiturage ou de véhicules partagés ne pourront, à elles seules, répondre aux exigences de déplacements individuels. Nous devons pouvoir conjuguer différents usages afin de répondre aux besoins de ceux qui ont choisi de rester vivre dans nos départements encore largement ruraux.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué chargé des transports*. Vous m'interrogez sur le trafic routier en Nord Ardèche. Je rappelle que le réseau desservant ce territoire est intégralement constitué de routes départementales et de voiries locales, raison pour laquelle votre proposition relève en premier ressort de la responsabilité des collectivités gestionnaires des voiries, en particulier les conseils départementaux de l'Ardèche et de la Drôme ; en tant qu'autorité organisatrice, la région Auvergne-Rhône-Alpes pourrait également être sollicitée pour contribuer à cette étude sur les mobilités.

Par ailleurs, je tiens à préciser que l'État s'est mobilisé pour améliorer la desserte du territoire : le plan d'investissement autoroutier, approuvé par le Conseil d'État en 2018, prévoit la réalisation de deux demi-diffuseurs sur l'autoroute A7 au niveau des communes de Saint-Rambert-d'Albon et de Saint-Uze. Le projet a été présenté au public dans le cadre d'une concertation organisée en septembre 2019 et mes services sont en train d'organiser le lancement de l'enquête publique.

Pour ce qui concerne le volet ferroviaire, j'ai pleinement conscience de l'absence de dessertes voyageurs en Ardèche : des études sont envisagées pour la réouverture de la ligne ferroviaire située sur la rive droite du Rhône, entre Livron et Le Teil. Ce projet offrirait une solution de mobilité pertinente aux personnes situées sur cette rive et permettrait de désengorger le trafic ferroviaire sur l'autre rive. Cette démarche s'inscrit d'ailleurs dans la continuité de celle menée pour la réouverture de la ligne en Occitanie, entre Pont-Saint-Esprit et Nîmes. Les études relatives à cette opération sont ainsi inscrites dans l'accord État-région pour la relance en Auvergne-Rhône-Alpes, signé le 16 janvier dernier pour un montant de 3,2 millions d'euros d'ici à 2022, dont une participation de l'État à hauteur d'1 million d'euros.

Enfin, afin de permettre une première phase opérationnelle dès la fin de l'été 2022, l'État accompagne les régions en mobilisant SNCF réseau et l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) pour accélérer les études de sécurité aux passages à niveau, préalable à la réouverture de la ligne au trafic voyageurs en toute sécurité.

M. le président. La parole est à Mme Michèle Victory.

Mme Michèle Victory. En ce qui concerne la ligne SNCF, je rappelle que l'étude en cours concerne la moitié sud du département, alors que le nord – qui commence à Limony et descend jusqu'au Teil – dispose, quant à lui, d'un réseau SNCF installé depuis longtemps maintenant et que de nombreux élus sont mobilisés en faveur de sa réouverture, qui revêt une importance majeure, d'autant que le nord du territoire est très industrialisé.

Pour ce qui concerne les plans État-région, la région doit pouvoir compter sur l'État pour mener des études d'importance comme celle relative à de nouvelles traversées, parce qu'elle ne pourra pas les réaliser sans son soutien. Nous comptons donc sur vous pour que ces études soient menées à bien, afin de déterminer si, à terme, d'autres traversées sont encore possibles. Dans cette attente, nous devons continuer à circuler sur ces routes qui, vous l'avez dit, ne sont plus nationales mais départementales et incombent au département.

Données clés

Auteur : [Mme Michèle Victory](#)

Circonscription : Ardèche (2^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1488

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : Transition écologique

Ministère attributaire : Transition écologique

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [18 mai 2021](#)

Réponse publiée le : 26 mai 2021, page 5443

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [18 mai 2021](#)