



Syndicat CGT cheminots de Portes-lès-Valence  
Rue du 19 mars 1962  
Tel et Fax : 04.75.57.23.73  
E-mail : cgt.cheminots.portes@wanadoo.fr



## Projet ferroviaire sur le site de Portes-lès-Valence Syndicats CGT Cheminots de Portes-lès-Valence



*Projet élaboré avec la  
participation de l'ensemble des  
syndicats CGT cheminots de  
Drôme-Ardèche*



## Remerciements

Aux adhérents CGT de Portes-lès-Valence, aux syndicats CGT cheminots de « Drome/Ardèche »,  
A l'Union Département CGT de la Drôme,  
À l'initiative élaborée par l'ensemble des syndicats cheminots de « Drôme/Ardèche » :  
Syndicats CGT cheminots de Romans, St Rambert, Valence, Livron et Montélimar.  
Nous remercions également la participation du secteur fédéral CGT cheminots de la région de Lyon.

## Local syndical CGT de Portes-lès-Valence



Pour en savoir plus

Pour continuer à débattre, nous vous proposons une adresse où nous écrire :

[cgt.cheminots.portes@wanadoo.fr](mailto:cgt.cheminots.portes@wanadoo.fr)



Syndicat C. G.T. des cheminots de Portes lès Valence  
rue du 19 mars 1962  
26800 Portes lès Valence  
Tél. et fax 04.75.57.23.73  
E-mail : [cgt.cheminots.portes@wanadoo.fr](mailto:cgt.cheminots.portes@wanadoo.fr)

# SOMMAIRE

- 3 Table des matières
- 4 Editorial

## Site de Portes-lès-Valence

- 5 Situation géographique des emprises ferroviaires de Portes-lès-Valence
- 7 Personnel SNCF actuellement employé sur le site de Portes
- 12 Orientation SNCF sur le site de Portes
- 13 Enjeux actuels du site de Portes
- 16 Propositions alternatives sur le site de Portes
- 23 Quel avenir pour le triage ?
- 25 Avantages
- 26 Propositions FRET sur la région de Lyon
- 32 Orientations souhaitables FRET sur le site de Portes
- 33 Objectifs affichés sur le site de Portes

## Expression de la municipalité

- 34 Objectifs de la municipalité de Portes-lès-Valence
- 38 Motions

## SNCF

- 41 Cadre juridique du secteur des transports
- 43 CPER aux contrats de plans 2007/2013

## Initiatives

- 46 Projets prévus sur Rhône- Alpes
- 47 Rive droite -Plateau ardéchois
- 51 Livron -Die Veynes Briançon
- 52 Modernisation du sillon alpin
- 53 Détails de la modernisation en cours du sillon alpin
- 60 Etude pour les grands projets et les investissements futurs

## Fret

- 61 FRET : « tout repenser »

## Contacts

- 65 Conclusion
- 67 Articles de presses

## Notes

- 82 Libre opinion

*Ouragans, tempêtes, inondations, canicules..., font depuis quelques temps partis, malheureusement, de l'actualité. Face au nombre croissant de victimes de phénomènes climatiques, les scientifiques tirent le signal d'alarme. En cause: le dérèglement climatique engendré par le réchauffement planétaire.*

*Face à ce constat, l'activité humaine est montrée du doigt par nos rejets massifs de polluants atmosphériques issus majoritairement de l'industrie et des transports automobiles. Surfant sur la prise de conscience écologique des citoyens, l'actuel gouvernement, par son « grenelle de l'environnement » donne l'illusion de prendre les problèmes à bras le corps.*

*Mais nous cheminots, que constatons-nous ? Un désengagement massif de la SNCF sur le trafic FRET et un engagement à minima en moyens humains pour les trafics TER pourtant soutenus financièrement par les conseils régionaux. Le tout sacrifié sur l'autel du « tout TGV ».*

*Nous cheminots CGT de PORTES LES VALENCE inquiets pour nos emplois afin d'assurer un service public de qualité, nous ne pouvons nous satisfaire des orientations prises par la direction. Ainsi nous vous proposons par la lecture de ce dossier des solutions évidentes pour fiabiliser et conforter les trafics TER et impulser une nouvelle donne sur le trafic FRET en sud RHONE-ALPES.*

*Le déplacement des personnes et de marchandises est un droit constitutionnel, qui confère aux transports un caractère d'intérêt général. Nous voulons et proposons des solutions afin de développer une politique multimodale du transport des marchandises, développer également une politique de transport ferroviaire public de voyageurs répondant ainsi aux besoins de la société et aux enjeux de développements durables en orientant les flux vers des modes les moins polluants dont le ferroviaire et le fluvial.*

*Les syndicats CGT cheminots  
« DROME – ARDECHE »*



## Situation géographique des emprises ferroviaires de Portes-lès-Valence.

Situées à mi-chemin entre Lyon et Avignon dans la moyenne vallée du Rhône, les installations ferroviaires de Portes-lès-Valence sont à la croisée des axes ferroviaires Nord/Sud voyageur et FRET et des axes vallée du Rhône / Alpes et Hautes Alpes.

Erigées sur de nombreux hectares principalement axés sur la commune de Portes-lès-Valence, le complexe ferroviaire se décompose ainsi :

- ⇒ un triage comportant de nombreux faisceaux de voies. (voir plan en annexe 1) **Il faut également préciser, que certaines voies sont réservées aux transports des matières dangereuses.**

- ⇒ un ancien bâtiment voyageur.



- ⇒ un dépôt de locomotive avec une station à combustible récemment rénovée aux normes actuelles.



- ⇒ L'ensemble est relié par 2 voies bis principales (FRET et voyageur) longeant le site parallèlement aux 2 voies principales du « PLM ».



Voie  
1bis



Voie  
2 bis

- ↪ Une voie de circulation secondaire relie le triage à un faisceau de voie annexe proche du port fluvial de Portes-lès-Valence.



- ↪ Une particularité concerne les voies 26 dépôt et 15 impasse sud qui sont aménagées pour le garage des trains « parc » (logement des équipes d'entretien régional)

- ↪ A noter que le faisceau 15 à 23 aussi que la voie 21 et 23 (quai militaire) sont réservés pour la formation des trains de l'armée. (5 trains acheminés par an)



Voir ci-joint le schéma géographique d'ensemble.



## Personnel SNCF actuellement employé sur le site de Portes.

Le personnel SNCF actuellement employé sur le site, regroupant une quinzaine d'agents est réparti dans les fonctions suivantes :

- **Personnel exploitation** :

Agent travaillant à la manœuvre sur le triage pour le FRET, appuyé par un locotracteur de manœuvre.

Agents travaillant dans les postes d'aiguillages (Poste 1 et poste 2), agent travaillant également au Poste de **Commande Triage**.



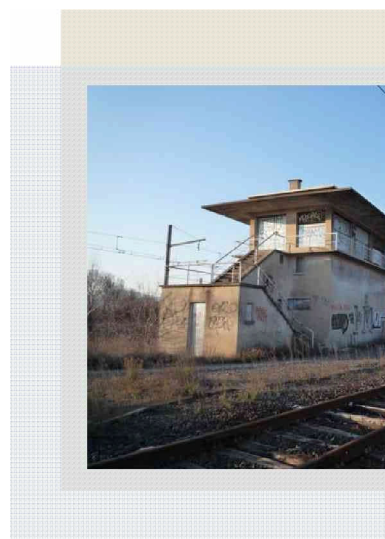
*Locotracteur de manœuvre.  
Vue prise du poste C de  
Portes-lès-Valence*



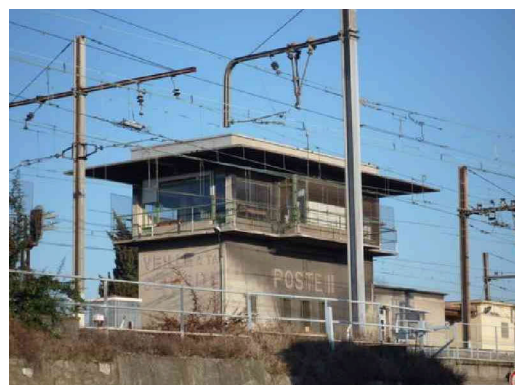
*Ci- contre le Poste de  
Commande Triage  
De Portes-lès-Valence.*



Ci-contre à gauche  
Poste C du triage de Portes  
Ci-contre à droite, le poste 3 qui  
attend une remise en service.

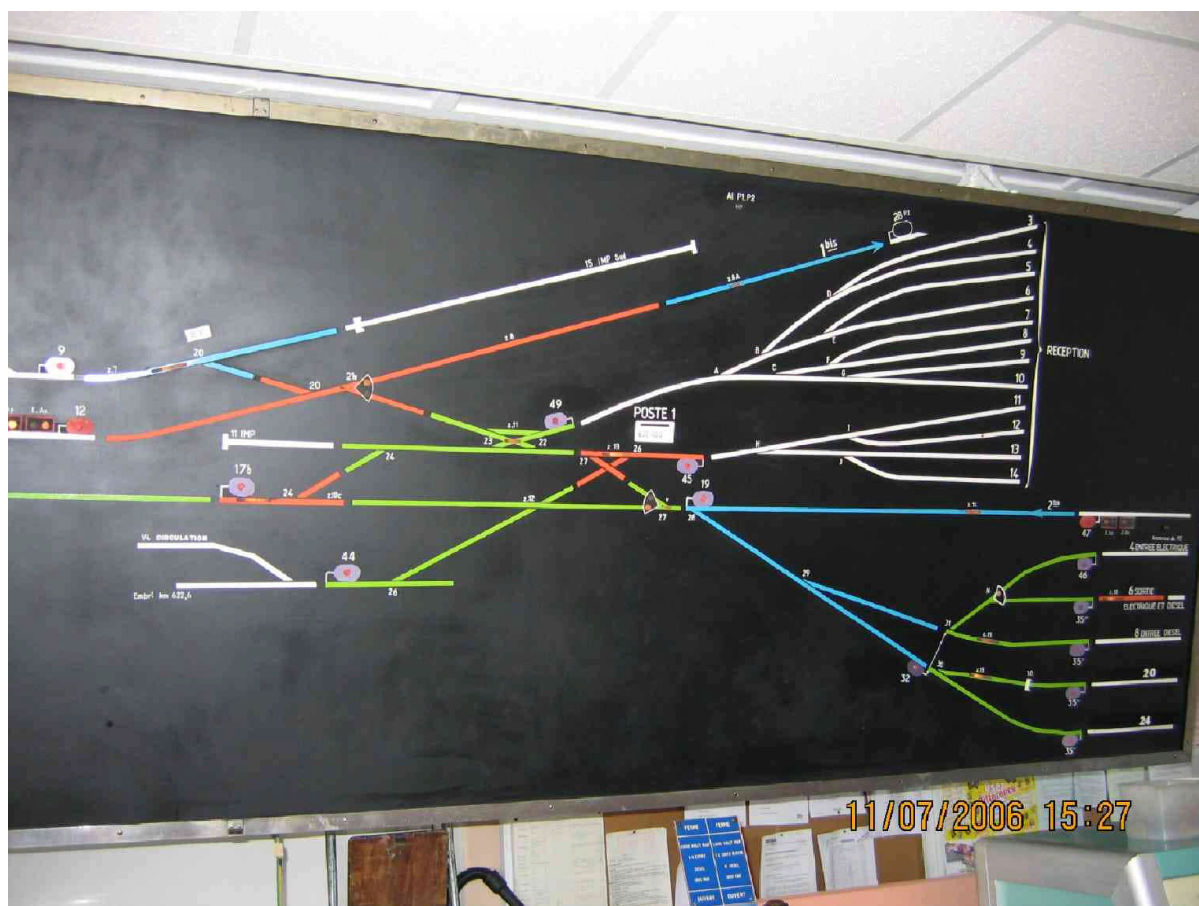






*Ci-dessus, le GDR  
(gestionnaire des relais)*

*Ci-dessus, le Poste 2*



*Ci-dessus, le Poste 1 (tableau de contrôle  
d'indication des voies géré par ce poste)*

## Personnel Equipement :

Agents travaillant pour l'infra dans l'entretien et la réparation des voies. Ce personnel est composé de 6 agents sur la brigade de Portes-lès-Valence, et appuyé par 2 techniciens de Valence. Ce lieu est en outre équipé d'une installation d'entretien de certains équipements de manutention (portique à rail, etc.)



*Ci-contre brigade  
équipement situé à  
proximité du poste 1 de  
Portes.*



*Ci-contre le parc à rail, lieu  
indispensable au personnel  
d'équipement*

*Ci-contre le stockage de  
matériels voies (informatisé)*





## Agents du service électrique :

**Agents travaillant au service « électrique »** en charge de l'entretien et assurant la réparation des signaux électriques des voies ainsi que les différents appareils de voies et aiguillages.



La brigade du service « électrique » a été fermée suite au « glissement vieillesse ». L'agent restant a été transféré sur Romans.

## **Personnel Traction :**

Agent travaillant au dépôt de Portes-lès-Valence :

- Agent administratif (bureau administratif)
- Agent de gestion de moyen (commande du personnel roulant)
- Agent de conduite TER, FRET, VFE
- Agent du service logistique (surveillant de dépôt et autres tâches)



Bâtiment du dépôt de Portes-lès-Valence, lieu de travail de l'ensemble du personnel roulant et sédentaire.

Le dépôt de Portes-lès-Valence regroupe le personnel sédentaire et roulant :

- Personnel roulant ADC
- Personnel sédentaire BA (bureau administratif)
- Personnel sédentaire SL (service logistique)
- Personnel sédentaire GM (gestion des moyens et commande du personnel roulant)
- Personnel encadrement.

Soit un effectif total de 120 personnes.

## **Personnel Comité d'Etablissement :**

2 personnes travaillent à l'antenne du comité d'établissement régionale (bibliothèque et activité CE )



*Ci-contre bibliothèque CE  
de Portes*

## ORIENTATION DE L'ENTREPRISE SNCF SUR LE SITE DE PORTES-LES-VALENCE.

Malgré une localisation pertinente du « complexe ferroviaire », de récentes réorganisations des moyens de « production » compromettent définitivement son avenir.

### A savoir :

- Sous utilisation du triage déclassé en simple gare FRET (abandon de certaines voies et installations)
- Mise en sursis de la brigade voie ainsi que le service électrique du fait de l'abandon progressif des installations.
- Délocalisation programmée des agents de conduite, administratifs et gestion de personnel sur Valence ville dans le but d'accélérer l'ultra spécialisation TER.
- Une gestion par activités puis par branches d'activités.
- N'est plus dans une logique d'une entreprise intégrée.
- Equilibre des comptes de chaque branche.
- La notion de service public se limite à la branche transport public TER + IDF (Ile de France).
- Abandon de la péréquation tarifaire.
- Transfert de trains nationaux sur les régions.
- Réduction des coûts des services en gare.
- Politique de réduction d'emploi – moins 16.000 depuis 2002.

Le triage demande un entretien de qualité afin de recevoir les circulations FRET ainsi que les transports de matières dangereuses qui nécessite un entretien particulièrement optu sur certaines voies et appareils de voies du triage.

Faisceau réception ci-dessous.

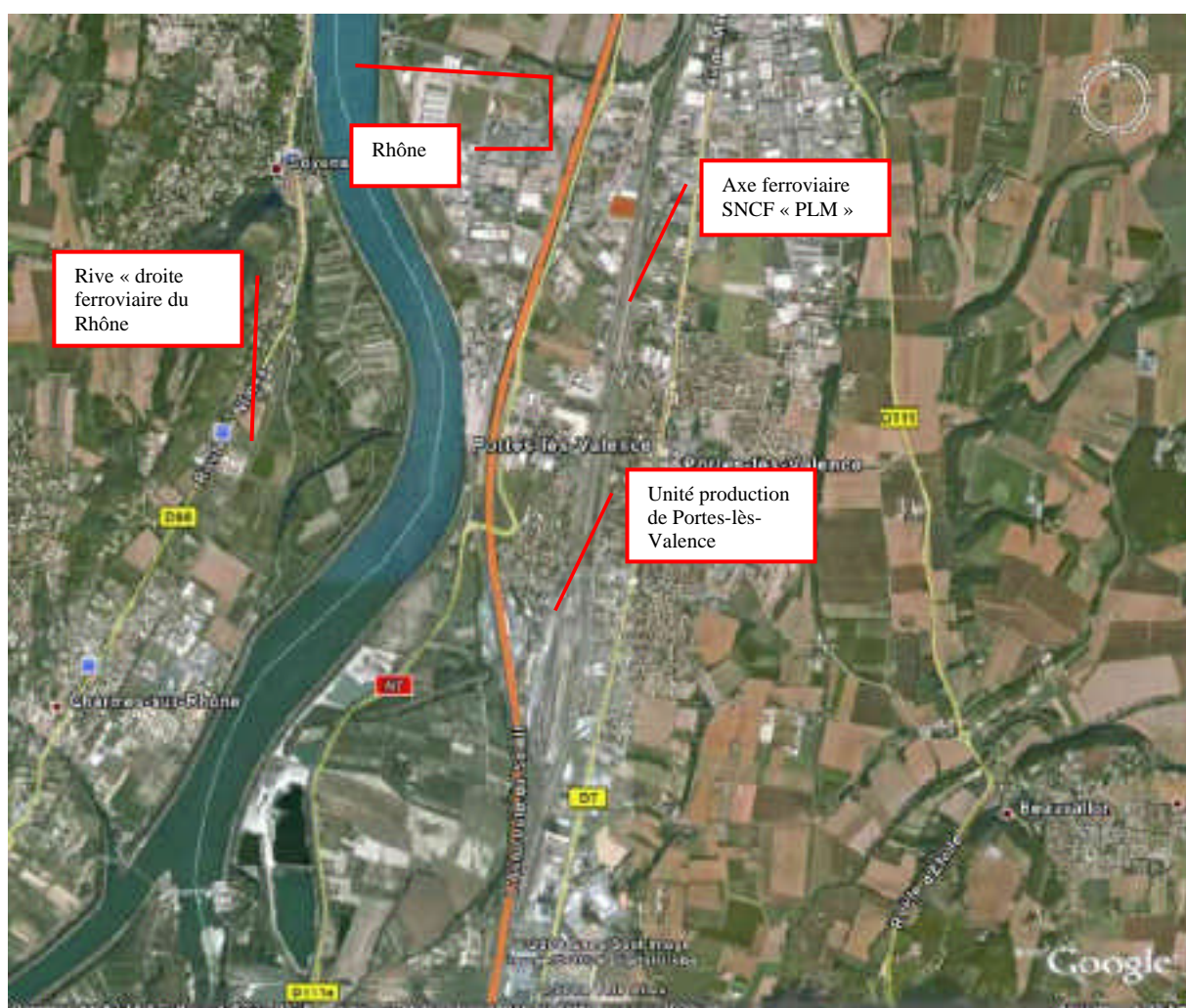




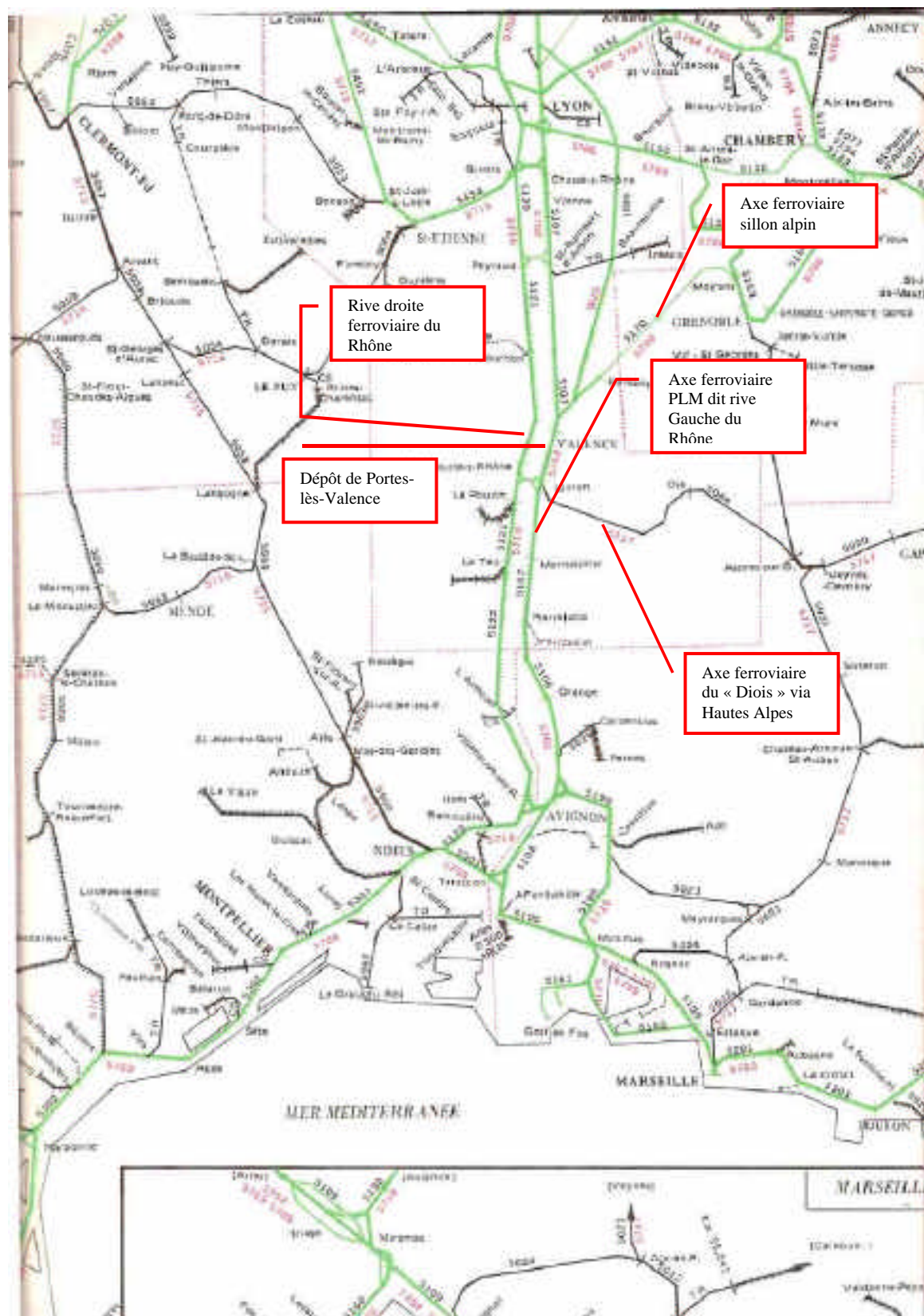
Une étude rapide du site de Portes-lès-Valence sur une carte géographique fait rapidement apparaître que le site ferroviaire est à proximité immédiat :

- ↪ De l'autoroute A7 et N7
- ↪ De l'autoroute A49 via Romans.
- ↪ Du port autonome du Rhône de Portes-lès-Valence
- ↪ De l'artère ferroviaire classique Lyon/Marseille
- ↪ De l'artère ferroviaire reliant la vallée du Rhône à l'Isère, Savoie et Haute Savoie (sillon Alpin)
- ↪ Du seul lien ferroviaire reliant la vallée du Rhône aux Hautes Alpes (Gap/Briançon)
- ↪ Du « corridor FRET » Nord/Sud longeant le Rhône (ligne « rive droite du Rhône »)

Carte géographique terrestre ci-dessous :



Carte géographique ferroviaire SNCF ci-dessous :



Cette convergence exceptionnelle d'axes routiers, fluvial et ferroviaire présume logiquement le bien fondé des emprises ferroviaires de Portes-lès-Valence et laisserait présager un grand avenir pour celles-ci.



En effet, l'avenir du FRET du TER ainsi que le VFE (trains grandes lignes) laisse présager un intérêt tout particulier au transport ferroviaire sur le département de la Drôme.

#### **FRET :**

Valence ville situé sur le couloir de la vallée du Rhône permet de transport FRET sur cet axe. L'itinéraire complémentaire via Grenoble permet aussi un transit de l'Espagne vers l'Italie. L'axe Valence – Grenoble est l'itinéraire le plus direct pour les trains FRET en provenance ou à destination du Sud car il permet de réduire de 100 km la distance à parcourir. Son profil permet la circulation des convois de marchandises dans de bonnes conditions. L'aménagement et l'électrification de cette ligne pourraient permettre d'envisager un potentiel de trafic international de 2 millions de tonnes/an. **Le triage de Portes-lès-Valence permettrait d'assurer un relais de conducteurs. La réactivation de celui-ci permettrait la création de nombreux emplois sur le site.**

#### **TER :**

La fréquentation des TER est en constante augmentation. Valence située au centre de l'axe vallée du Rhône a une vocation à densifier les nombreuses dessertes ferroviaires via Lyon ET Avignon ainsi que sur Grenoble dans une optique de développement durable. Suite à la création de la liaison Valence – Avignon via Le Teil (phase de test en 2009) **certaines gares Rhônalpines seraient ré ouvertes aux voyageurs et tout particulièrement celle de Portes-lès-Valence.**

#### **VFE :**

Le trafic (Voyage France Europe) est lui au cœur de l'axe de la vallée du Rhône en passant par Valence (ville du PLM). Une demande de cet offre est perpétuellement relancée par la population des départements de la Drôme et de l'Ardèche afin d'améliorer les dessertes ferroviaires.

Malheureusement la logique économique actuelle, basée sur du court terme, s'affranchissant de la conscience écologique actuelle des citoyens, de leurs besoins condamne petit à petit ce site ferroviaire au déclin.....

Pour palier à cette logique, de nombreuses autres mesures doivent être mises en œuvre au niveau national pour redynamiser le site de Portes-Lès-Valence.

## PROPOSITIONS ALTERNATIVES sur le site de PORTES

- Un constat s'impose :

Actuellement, sur les trafics TER, des problèmes récurrents ont émergé suite à l'arrivée du cadencement des trains sur notre région.

Nous déplorons :

- ↪ Un manque de disponibilité de rame suite à des avaries ou détériorations volontaires (TAG)
- ↪ Une propreté aléatoire des trains par des rotations importantes du parc matériel.
- ↪ Une faiblesse au niveau de la ponctualité lié aux problèmes cités ci-dessus.
- ↪ Nuisance sonore sur le chantier de « la Cécile », gare de Valence ville.

- Détériorations de rames (TAG) ci-dessous



- Nuisance sonore sur le chantier de « la Cécile » :

De nombreuses plaintes ont été comptabilisées sur les nombreuses nuisances occasionnées sur le site de la « Cécile », en voici quelques extraits :

De: Chantier Valence Cecile [valence-cecile@ly.sncf.fr]  
Envoyé: lundi 9 juillet 2007 15:03  
A: paul.borge@ly.sncf.fr  
Cc: WACHAJA Jean-Michel (LY)  
Objet: wagons la palla

Bonjour ce mail pour vous signaler que des riverains se plaignent de l'odeur qu'engendre le stationnement de wagons remplis de traverses neuves au garage de la palla. Coups de téléphone pendant le week-end au chef d'escale en gare plus visites ici même au chantiers de la cécile en ce jour. Je me suis permis de téléphoner au dpx vb 547 187 on l'on m'a répondu que le nécessaire fait mais quand nul ne le sais je me tient a votre disposition pour plus de renseignements merci Malburet fabrice CSCécile



Nous proposons la modernisation du parc à rail de Portes situé au relais Impair évitant la réception d'une partie de ceux-ci au chantier « Cécile » de Valence par camion occasionnant des nuisances près du centre ville.

**De:** WACHAJA Jean-Michel (LY)  
**Envoyé:** lundi 18 juin 2007 08:54  
**À:** BERGE Paul (LY)  
**Cc:** MALEVAL Daniel (LY)  
**Objet:** Nuisances sonores Cécile

Bonjour Paul

Hier, Dimanche 17/06/2007 en soirée, un riverain du chantier Cécile s'est rendu au Poste et s'en est suivi une altercation verbale avec le Chef de Service Cécile  
Cette personne s'est plainte du bruit occasionné par la formation du TER 17540 composé de 2 XTER  
La manœuvre a durée 42' et les moteurs de l'XTER doivent être en marche (Climatisation oblige)  
De plus, le Chef d'Escale a reçu une plainte par appel téléphonique pour les mêmes raisons

Conclusions :

D'une part, les personnes étrangères au service n'ont rien à faire dans les emprises de la SNCF ,  
Et d'autre part, cette manœuvre n'avait rien d'exceptionnel  
Je fais partie des personnes qui pensent que le Chantier Cécile existe de puis fort longtemps et que les riverains  
sont venus habité à proximité en toute connaissance de cause.

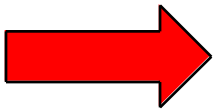
Je te fais parvenir par pli séparé, le plan des voies du chantier Cécile avec une explication succincte de la manœuvre en question,  
et les photocopies des rapports du Chef de Service Cécile et du CEO de Valence Ville

Pour la suite que tu jugeras utile

A bientôt



Chantier de la « Cécile »



## Propositions :

- ⇒ Création d'un atelier matériel/traction sur le dépôt de Portes.
- ⇒ Création de voies de vidange et d'entretien du matériel de type AGC et TR2N.
- ⇒ Utilisation des locaux déjà existant à coût « zéro » pour l'entreprise.
- ⇒ Délocalisation d'une partie du remisage des rames de la « Cécile » sur le site de Portes.
- ⇒ Création d'une plateforme multimodale sur le triage de Portes.
- ⇒ Réouverture de la gare de Portes-lès-Valence au service voyageur en transit ou terminus.
- ⇒ Création de dessertes périurbain « domicile –travail »
- ⇒ Retour du relais FRET au triage de Portes.
- ⇒ Réouverture du « RAC » La voute – Livron au trafic voyageur.
- ⇒ Réouverture du »RAC « Peyraud – ST Rambert au trafic voyageur.
- ⇒ Réouverture du triage de Portes au FRET en redynamisant tous les métiers de la Traction, à l'exploitation et en passant par les commerciaux et l'équipement.
- ⇒ Modernisation du parc à rail situé à proximité du relais impair pour la réception du matériel par wagons limitant les nuisances sur Valence.
- ⇒ Dynamiser et orienter la charge de travail sur l'UP de Portes
- ⇒ Effectuer des relèves de conducteurs sur le site de Portes.
- ⇒ Elaboration de montage de journées de roulement adaptées sur l'UP de Portes.
- ⇒ Création d'une voie supplémentaire banalisée entre le chantier « Cécile » et Portes, où banaliser V1 et V2 entre Portes et Valence Ville.
- ⇒ Réactiver le triage de Portes par la réhabilitation des infrastructures.





Le caractère tri-modal de l'implantation de Leroy Merlin dans cette zone d'activité va apporter une perspective de réouverture du triage de Portes-lès-Valence.

Un objectif de 5000 containers/an est déjà annoncé !

L'importance de ne pas transférer le personnel demeurant sur le site de Portes est donc vital.

Le développement durable permettra d'assurer l'essor du FRET sur le triage et confortera l'emploi des cheminots de Portes.

L'infrastructure ferroviaire associée au port fluvial confère à cette zone d'activité un caractère tri modal unique dans les départements de Drôme et de l'Ardèche.

- Moderniser le port fluvial par la création d'une plateforme multimodale et d'une zone de stockage des containers.
- Maintenir les équipes de maintenance INFRA du site de Portes.
- Maintenir les emplois exploitation du site de Portes.
- Conserver l'unité de production de traction en réactivant les compétences conduite FRET des agents de conduite affecté sur l'UP de Portes.
- Créer un pôle de maintenance multimodale TER et FRET pour assurer la disponibilité des engins moteurs traction ferroviaire.
- Sécuriser par confinement les sites afin d'éviter les vols et les dégradations.
- Débat de fond sur le transfert envisagé par la direction sur valence ville.



## 9 DÉCEMBRE 2007 : LE CADENCEMENT

Le cadencement est une des revendications de la CGT. Nous mettrons tout en œuvre pour que sa réalisation soit une réussite.

Le 9 Décembre 2007, **120** trains supplémentaires circuleront chaque jour sur notre région. En 2008 et 2009, une augmentation du nombre de trains devrait encore avoir lieu.

Tous les horaires seront modifiés.

Les augmentations les plus importantes auront lieu sur Lyon Mâcon, Lyon Grenoble.

Nous avons participé aux différentes réunions de présentation des nouveaux horaires lors des Comités de Lignes.

Nous avons, comme vous tous, réclamé plus de trains tôt le matin et tard le soir, plus de trains le week-end, des gares plus souvent ouvertes à la vente des billets, à l'accueil et à l'information, des gares plus sécurisées, des parkings gratuits mais surveillés, etc...

Afin de répondre correctement aux besoins des usagers, la CGT revendique un cadencement à la 1/2 heure pour tous les trains périurbains notamment pendant les heures de pointes.

**Mais un projet et une exploitation nouvelle comme cela nécessitent des moyens humains et matériels importants.**

La Direction Régionale SNCF a prévu d'augmenter les effectifs des conducteurs, des contrôleurs et des agents dans les gares.

Mais compte tenu des réductions importantes que nous avons subies ces cinq dernières années, - **977 agents**, l'augmentation des effectifs prévus est largement insuffisante pour faire face à l'augmentation du nombre de trains.

80 agents supplémentaires seront affectés au TER sur la région de Lyon. **Cela représente à peine 1 % du total des cheminots pour une augmentation de 9 % du nombre de trains ! Cherchez l'erreur !**



**Définition** : rendre l'usage du train plus simple avec une meilleure lisibilité des horaires. Chaque gare est desservie au minimum une fois par sens et par heure, à intervalle régulier (ou au \_ d'heure, \_ heure en plus).

Avec ce type d'exploitation, chaque famille de train (inter cités, périurbains, semi directs, TGV...) a les mêmes itinéraires, les mêmes arrêts, les mêmes temps de parcours et cela dans les 2 sens de circulation.

L'ensemble des circulations est coordonné et cela permet la création de correspondances régulières dans les gares importantes.

La mise en plan se fera par étape à partir du 9 décembre 2007.

- 8 % de kilomètres train supplémentaires en 2008
- 7 % les deux prochaines années

Les usagers ont été consultés au travers de comités d'étoiles tenus en deux occasions.

## SERVICE PUBLIC SNCF ET SERVICE MINIMUM

### Une loi en trompe l'œil

Le 3 Août 2007, les députés ont adopté la loi sur le «service minimum» dans les transports terrestres de voyageurs. La CGT est en désaccord sur cette loi.

Elle est fondamentalement inutile pour garantir la continuité du service public. Elle correspond simplement à une volonté d'affichage du Président de la République.

Le gouvernement n'a qu'une idée en tête, sortir vainqueur en cassant le droit de grève et les organisations syndicales qui représentent les salariés.

En 1995, la grève de Novembre/Décembre a permis de sauver plus de 6000 kilomètres de ligne qui auraient été fermées aux services voyageurs et marchandises.

Nous pensons que la France a besoin de dialogue en permanence dans les entreprises, dans les autorités organisatrices de transport, pour fournir aux usagers un service public de qualité.

Cette loi de l'avis même des associations d'usagers n'est donc pas la solution au mal être des usagers qui demandent qualité et fiabilité du service public au quotidien.

Ne se rappeler de leur existence que les jours de conflits, au demeurant peu nombreux, est révélateur de l'état d'esprit du gouvernement et de la majorité qui le soutient.

En effet, le nombre de perturbations liées aux faibles moyens du service public ne cesse d'augmenter. Elles représentent 98 % des causes de dysfonctionnement.

La CGT propose d'ouvrir un véritable débat sur la qualité des services publics et les moyens que cela nécessite. Cela risquerait trop de percuter une politique prônant les baisses d'impôts et la redistribution des bénéfices aux actionnaires au détriment des investissements productifs.

### Les causes des trains supprimés :

A fin Juin, depuis le début de l'année :

**2071 trains ont été supprimés** dont :

**448** pour fait de grève,

**713** suite à des incidents techniques,

**281** par manque de matériel,

**271** par manque de personnel.

En Juin, 623 trains ont été supprimés

Sur un total de 26 918 qui devaient rouler.



## Alors quelles solutions ?

Une évidence s'impose :

- ↳ Sachant que le site de Portes-lès-Valence est à la fois au Sud de la région Rhône-Alpes et à la confluence de plusieurs axes TER.

**Nous proposons la création d'un établissement MATERIEL / TRACTION par l'extension de l'unité production de Portes.**

## POURQUOI ?

- D'une part, la situation stratégique de cette entité, d'autre part, par la possibilité de par la superficie de l'emprise ferroviaire de créer un petit centre de maintenance (Technicentre)
- D'autre part, la création de nombreux emplois sur le site de Portes-lès-Valence.
- Possibilité de créer de nouvelles offres régulières pour les usagers sur des relations domicile travail en TER.
- Réouverture de la gare de Portes-lès-Valence au trafic voyageur.
- Création d'une plateforme multimodale sur le site de Portes-lès-Valence.
- Projet de vidange et nettoyage du matériel de type AGC sur l'UP de Portes

## Quels atouts ?

- Possibilité d'assurer le matériel TER loin des zones urbaines pour éviter les dégradations.
- Possibilité de délocaliser le stationnement du parc matériel TER sur le site de Portes et d'assurer toute la maintenance nécessaire.
- Possibilité d'assurer sur le matériel TER le nettoyage intérieur courant et d'éventuelles réparations accidentelles.
- Le but de l'opération est de rendre le matériel disponible le plus rapidement possible en évitant un retour à vide sur les grands centres de maintenance de la région Lyonnaise.
- Libérer des sillons de circulation.
- Réouverture de la gare de Portes au service voyageur demandée par la municipalité.
- Possibilité de créer des dessertes terminus Portes.
- Créations de nouvelles offres de trafic périurbaines au départ de Portes-lès-Valence.
- Créations d'emplois sur le site de Portes.

**La finalité est d'assurer une optimisation du matériel TER pour les besoins du cadencement et la satisfaction pour la population Rhône-Alpines d'avoir des trains fiables, propres et ponctuels.**

Mais au-delà du TER, le site conserve une attractivité incontestable pour le FRET.

En effet, faut-il avoir des œillères pour ne pas voir l'évidence d'un lieu exceptionnel pour la « MULTIMODALITE » ?

Quelle autre commune rassemble autant d'axe de transport en si peu d'espace ?

Si cette proximité peut exaspérer certains riverains, elle ne peut que ravir la majorité des « Rhône-Alpins » qui ont dit « NON » au tout camions en refusant le dédoublement de l'autoroute A7.

De plus, nous ne sommes pas à la croisée de flux de marchandises d'une part sur les trafics Nord Europe et Sud Méditerranée et d'autre part sur les trafics Nord-Italie et Sud –Espagne.

Et que dire du lien fluvial qui rapproche Rhône – Alpes du continent Africain et Asiatique via le port autonome de Marseille !!

A ce sujet, nous réitérons notre demande pour que l'UP de Portes assure de nouveau du trafic FRET.



## QUEL AVENIR POUR LE TRIAGE ?

- Un lien ferroviaire existe entre le port fluvial de Portes-lès-Valence et le triage.

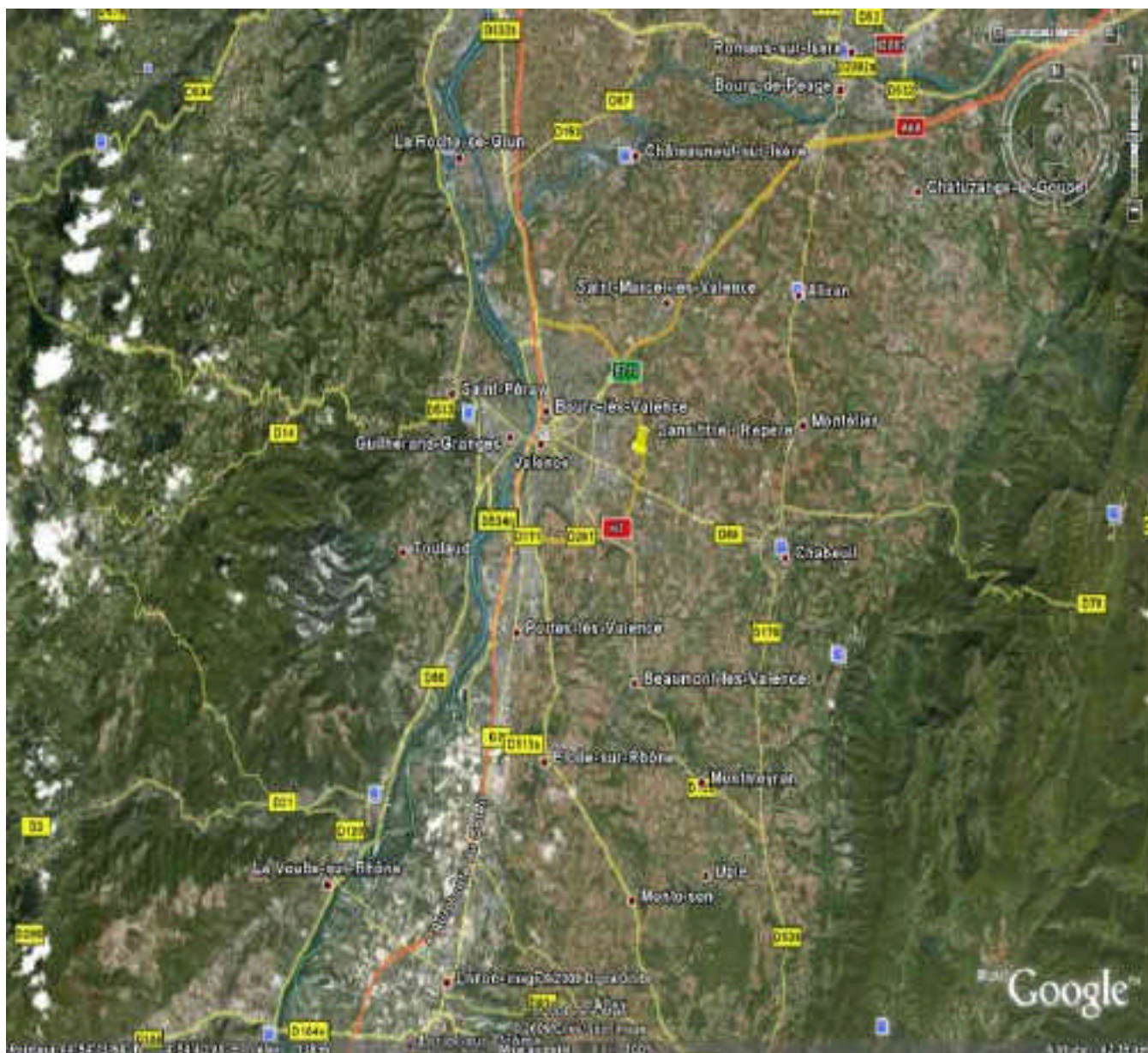
*Voir photo ci-dessous :*



Embranchements particuliers existants sur le site de Portes,  
en voici quelques un :

- TEZIERS avec une halle de 300000 m2
- FRUIVAL
- IGGE SUND
- MERLIN
- FBFC (Romans)
- COOP agricole à Crest.

- Un péage autoroutier de l'A7 est situé à 5km du port fluvial et relie l'A49 à proximité de Romans via la « lacra »



- Ne peut-on pas imaginer un « HINTERLAND » \* sur la zone portuaire, où acheminer par péniches, les containers en provenance de Marseille seraient transbordés sur des trains pour des trafics longues et moyennes distances ou sur des camions pour les trafics de courtes distances ?
- Les marchandises transitant es s'effectueraient par des modes de transports privilégiant le grenelle de l'environnement en région Rhône-Alpes.

\*Hinterland : Port avancé à l'intérieur des terres permettant le stockage des containers pour délester les ports maritimes voisins.



## AVANTAGES

- Dé saturation des axes routiers et autoroutiers.
- Diminution de la pollution d'origine routière.
- Moins d'insécurité routière.
- Réactivation du triage de Portes, du port fluvial et de la zone d'activité.
- Reconquête du marché domestique routier par les entreprises routières locales.
- Création de dizaine d'emplois sur le site (zone portuaire, ferroviaire, et d'activité proche)
- Utilisation des bâtiments existants limitant les frais d'entretiens.
- Utilisation des infrastructures existantes à moindre frais (triage)
- Améliorer le service aux usagers et l'offre TER.
- Orientation sur le développement durable.

## PROPOSITIONS FRET SUR LA REGION DE LYON.

- ⇒ **Revenir** sur la décision de séparation entre SNCF et RFF pour réduire les oppositions de stratégie entre les 2 entreprises et reconstruire la cohérence du système.
- ⇒ **Revenir** sur la gestion par branche d'activité
- ⇒ **Elaborer** un projet pluriannuel de développement entre la SNCF et l'Etat fixant objectifs et moyens.
- ⇒ **Dégager** les moyens pour la régénération, le développement du réseau et la reconquête du fret (objectifs GAYSSOT).
- ⇒ **Relancer** une politique de création d'emplois à la SNCF
- ⇒ **Résorber** la dette du système ferroviaire en mobilisant des financements nouveaux
- ⇒ **Promouvoir** une politique de Groupe SNCF complémentaire permettant d'offrir des solutions logistiques de bout en bout : aux chargeurs basés sur le rééquilibrage entre les différents modes de transports au profit du ferroviaire SNCF avec les équipements et financements correspondants.

**Le syndicat CGT Cheminot de Portes-lès-Valence avait élaboré en 2006 un projet très ambitieux sur la relance du FRET pour le triage de Portes qui malheureusement n'a pas été retenu par la direction SNCF qui a préféré suivre sa politique au détriment des intérêts collectifs.**



**Triage de Portes**

FRET

34, rue du Commandant Mouchotte 75699 PARIS Cedex 14  
Tél. : +33(0)1 53 25 79 66 - Fax : +33(0)1 53 25 79 06



Monsieur François LARDENOIS  
Syndicat CGT des cheminots de  
Portes-lès-Valence  
Rue du 19 mars 1962  
26800 Portes-lès-Valence

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DÉLÉGUÉ FRET

Paris, le 11 avril 2007

Monsieur,

Par un courrier en date du 30 janvier 2007, vous aviez sollicité Monsieur Claude SOLARD sur les évolutions envisageables pour le Fret vis-à-vis du site de Portes-lès-Valence. Il vous avait indiqué qu'il ferait une étude approfondie. Le présent courrier vous donne les résultats de cette étude.

Les éléments d'appréciation de la situation, connus à ce jour, sont repris dans cette réponse. Ils sont regroupés autour de deux thèmes :

- ☐ La place de l'Unité de Production de Portes-lès-Valence dans la production Fret
- ☐ Les évolutions attendues avec les projets concernant les infrastructures.

#### **La répartition de la charge conduite pour l'UP de Portes-lès-Valence**

La répartition de la charge des Grands Axes s'effectue dans un schéma de production Fret d'ensemble. La logique qui amène à affecter des charges conduites à une Unité de Production est liée à l'analyse des différents flux passant sur l'axe de l'UP.

Ainsi, le nombre de circulations sur ces tapis roulants, permet de déterminer les points de relèvement les plus pertinents pour obtenir des étapes traction en volume suffisant afin de les équilibrer et de les combiner entre elles.

L'UP de Portes se trouve sur les tapis Lorraine – Cerbère, Sibelin – Cerbère, Ile de France – Miramas et Gevrey – Miramas. Sur ceux-ci, en se basant sur la réalité du tracé des sillons, les temps de parcours accessibles en une journée de travail d'un agent de conduite des trains font se dégager des tendances de lieux de relèvement.

.../...



Ainsi, le site de Nîmes a été retenu comme lieu de relève AdC pour les étapes Nîmes – Cerbère/Perpignan (256 Km) parce ce qu'il permet d'avoir un nombre suffisant de missions. Il en existe 72 par semaine pour Nîmes vers Perpignan et Cerbère, 88 sur les parcours retour pour les trains du portefeuille Grand Axe Lorraine Méditerranée et 93 dans les deux sens lorsque l'on considère les trains du Grand Axe Lorraine Méditerranée, de l'EPOC et de la Zone Fret Méditerranée.

Il en est de même pour l'UP de Châlon sur Saône dont la charge a progressé car elle permet d'optimiser des étapes entre La Lorraine et Cerbère (3 au lieu de 4 ou 3 et demi) et l'Île de France et la Méditerranée (2 étapes au lieu de 3 ou 2 et demi).

Pour information, les UP dont la charge a progressé sur le périmètre du Grand Axe Lorraine Méditerranée sont Nîmes, Miramas, Avignon et Châlon sur Saône. Au-delà de l'effet direct sur le nombre de journées nécessaires à la couverture du plan de transport, la simplification de la production permet de maîtriser les coûts de formation (études de ligne ou engin).

Ainsi sur les 18 derniers mois le rendement en conception s'est amélioré de 10 % pour cette entité de production Fret, passant en moyenne de 256 à 282 Km par JS. Ce résultat encourageant (mais encore insuffisant vis-à-vis de la situation difficile de Fret SNCF) a pu être obtenu notamment par une redistribution des charges conduite entre les Unités de Production.

C'est pourquoi la contribution de l'UP de Portes à la production de Fret SNCF s'élève aujourd'hui à 10 journées de service par semaine qui correspondent à des trains entre Portes et Grenoble. Les autres trafics à l'origine ou à destination de Portes sont assurés par les UP d'Avignon (5 JS/sem TB), Grenoble (1 JS/sem TB) et St Rambert d'Albon (5 JS/sem en TA).

Dans cette répartition de charge, la connaissance de la Rive Droite du Rhône était effectivement un sujet majeur dans la robustesse de la production. Ainsi les Unités de Production de Perrigny, Sibelin, Nîmes, Miramas, Ambérieu, Vénissieux, Avignon et Châlon sur Saône ont la connaissance rive droite et rive gauche. Cet état des lieux concerne les roulements majoritairement Fret et confirme les possibilités de couverture de la charge Fret via la rive droite du Rhône.

Le plan de transport actuel qui conditionne le volume et le découpage des missions ne permet pas de remettre en cause les choix effectués et donc d'attribuer plus de charges Fret à l'UP de Portes.

### **L'évolution des infrastructures**

Les évolutions des installations envisagées s'articulent autour de deux projets importants :

#### **1. La modernisation du « sillon Alpin »**

La cible de la modernisation du « sillon Alpin » qui est 2015 (contrat de projet état Région 2007-2013) concerne la ligne Valence – Moirans – Grenoble – Montmélan.

...

Elle inclut :

- La mise à double voie d'une partie de la VU Valence – Moirans,
- La réalisation d'un saut de mouton à Moirans
- L'électrification de la section Valence – Moirans puis Gières – Montmélian,
- La réalisation d'installations de raccordement direct vers l'Italie à Montmélian.

L'intérêt de ces travaux lourds est de faciliter un accès vers les secteurs de Grenoble / Chambéry / St Jean de Maurienne et Modane pour les trafics venant du Sud en évitant la région lyonnaise. Il est à noter que la traversée de l'agglomération Grenobloise qui contraint la capacité de cet axe n'est pas un sujet pris en compte dans cette modernisation.

## 2. Le projet Lyon – Turin

S'appuyant sur la construction du tunnel entre la France et l'Italie à l'horizon 2020, ce projet vient compléter la modernisation du sillon alpin. Il doit pouvoir favoriser les flux entre l'Espagne et l'Italie ou encore soulager l'axe méditerranéen.

## 3. L'impact sur le trafic

Le potentiel de trafic identifié, sans qu'il soit possible d'être précis du fait des échéances lointaines (2015 à 2020), pourrait concerner à 5 ou 6 trains en transport massif par jour et par sens.

On peut constater que le développement offert par la modification des infrastructures citées plus haut apporterait des opportunités sur les flux Fos/Miramas vers la zone alpine et l'Italie (75%) et ceux entre le Sud-Ouest et L'Espagne vers les mêmes destinations (25%).

L'information qui reste à ce jour inconnue est celle des temps de parcours sur ces origines / destinations autorisées par la modernisation des installations. Le corollaire aux temps de parcours est le problème du volume de charge pouvant être attribué aux UP. Ce sont les deux facteurs déterminants quant à l'affectation économique de la charge conduite aux UP Traction. Aujourd'hui, cette affectation n'est évidemment pas arbitraire car le sujet ne peut être complètement instruit à défaut d'éléments techniques complets sur le plan de transport.

Je souhaite que les éléments transmis vous apportent un éclairage sur les interrogations qui ont été à l'origine de votre courrier.

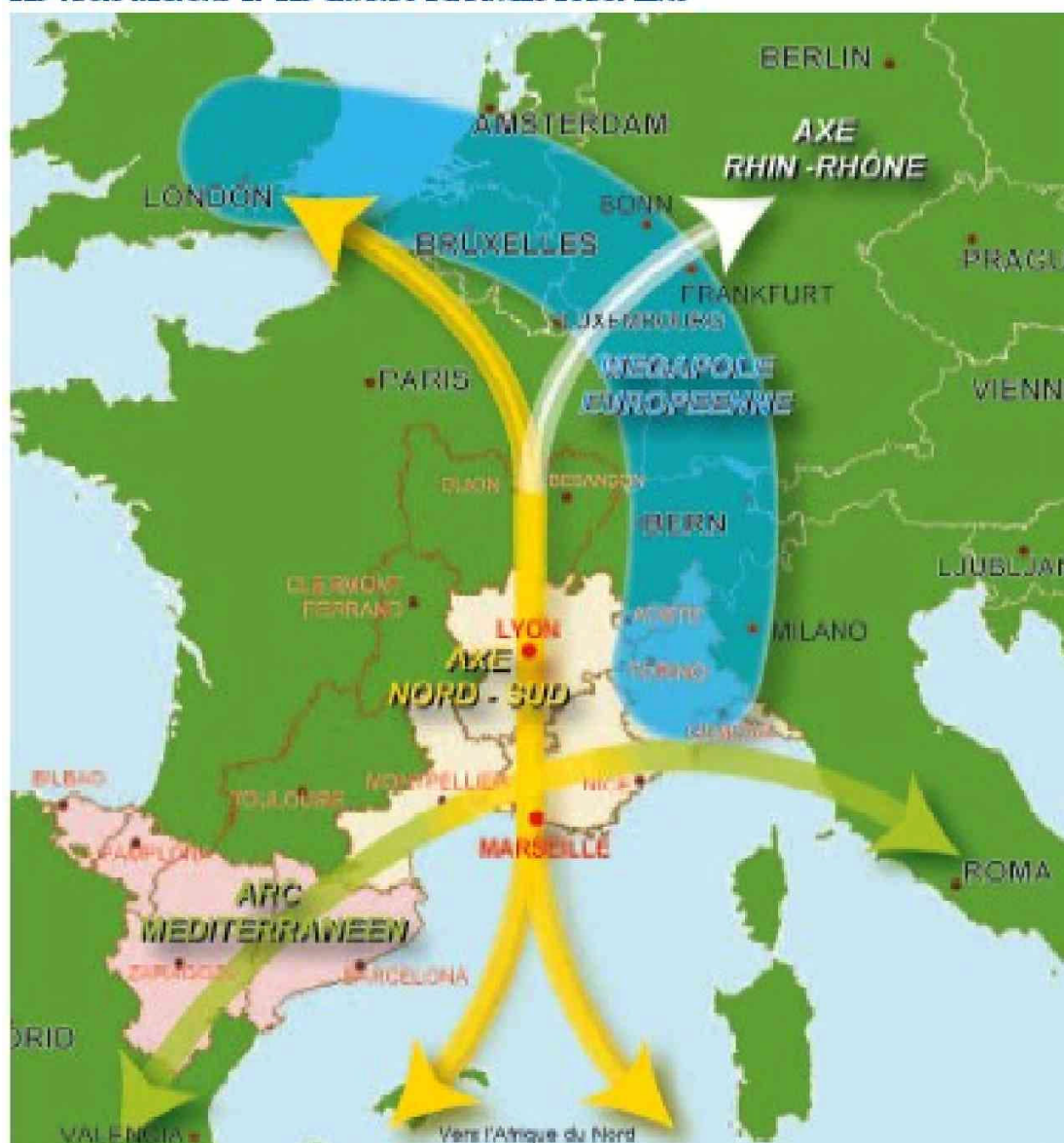
Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.



Olivier MAREMBAUD

Voir dossier FRET élaboré.

## LES TROIS REGIONS ET LES GRANDS ECHANGES EUROPEENS



Le département de la « Drôme et de l'Ardèche » se situe au croisement d'un carrefour de grands échanges Européens, à savoir le territoire « Languedocien », la « Vallée du Rhône » et le « Grand Avignon en PACA ».

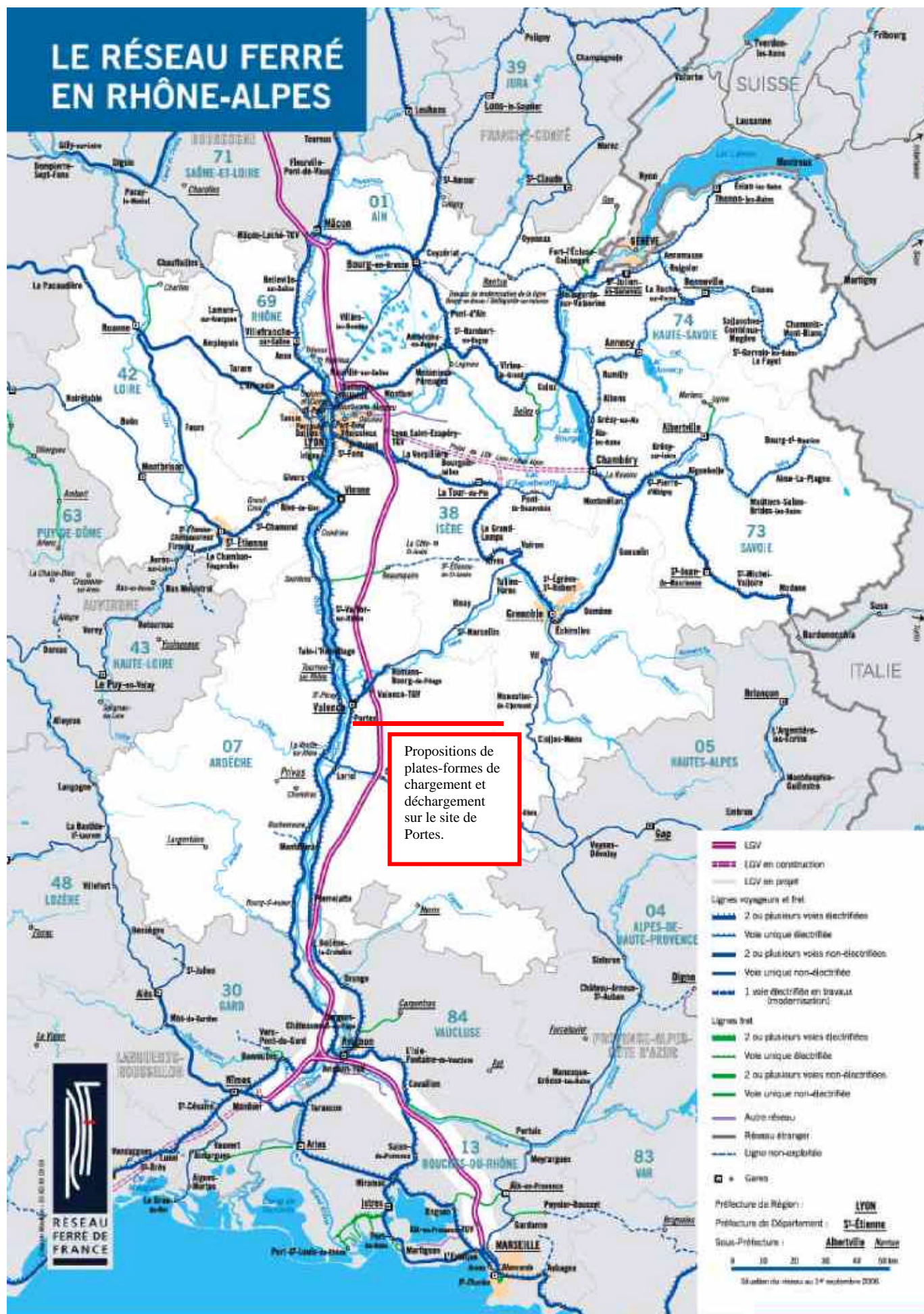
Il faut également signaler que le résultat de l'expertise indépendante de la commission européenne sur Lyon –Turin préconise le développement de solutions alternatives au tout transport routier dans les vallées Alpines qui sont très sensibles à la pollution. De nouvelles infrastructures sont donc nécessaires pour faire face à l'augmentation du trafic, mais également pour permettre le transport vers le rail.

Pour cette raison, d'autres solutions existent pour développer le FRET.

Face aux enjeux pour l'avenir de notre planète et face à l'augmentation prévisionnelle du tonnage à transporter, il est grand temps de tout repenser et se s'engager vers des réformes capables de transférer durablement les trafics marchandises de la route vers le rail. Mais pour engager cette révolution, il faut des moyens nouveaux importants, créer un nouveau système d'exploitation mais également remettre en place une politique de volume pour le FRET.



# LE RÉSEAU FERRÉ EN RHÔNE-ALPES



# Orientations ET PREVISIONS DE TRAFICS FRET SUR LE SITE DE PORTES

## 1. ORIENTATIONS :

Les syndicats CGT cheminots « Drôme-Ardèche » considèrent qu'un certain nombre d'orientation sont souhaitables :

- Privilégier à court et moyen terme l'optimisation des infrastructures déjà existantes dans le transport ferroviaire, à savoir le triage de Portes.
- Procéder à sa réouverture au trafic FRET.
- Améliorer la capacité du matériel roulant
- Optimiser les sillons existants.
- Développer l'offre FRET sur le site de Portes.
- Développer des systèmes de transports durables et complémentaires.
- Développer le port fluvial de Portes par la création d'une plateforme multimodale.

## 2. PREVISIONS DE TRAFICS FRET :

- LEROY MERLIN : 7 wagons par jour.
- MIDI SUCRE : 15 trains de mi- septembre à Décembre avec un tonnage moyen de 1500 T par trains
- CITRAD : 1 wagon par jour, tonnage de 80 T
- IGGE SUND : Papier en bobine de Pologne, soit 4 wagons par semaines avec un tonnage moyen de 320 T
- CCI : 10 wagons par jours soit un tonnage moyen de 800 T par semaine. Stockage de bobine de papier.
- EURORAIL : 1 wagon par semaine, prévision à long terme de 8000 T par an.
- SABLIERES DU SUD : 1 train complet par semaine soit 1800 T.
- Activité RELAIS : 2 trains par nuit.
- RELAIS IMPAIR : réservé pour le garage des wagons destinés aux trains de travaux et de maintenance. (ballast, wagons plats, rails ) + engins de maintenance (boureuses )

**Alors n'y a-t-il pas à Portes avec toutes celles et tous ceux qui le veulent de telles exigences populaires ?**

**N'y a-t-il pas nécessité à se rassembler autour d'un beau projet pour redonner de la vie au « triage » de Portes ?**

**Ne ratons pas l'occasion, le triage de Portes, c'est du développement durable car il sera utile à toute la région Rhône-Alpes**

La situation géographique du triage ferroviaire de Portes les Valence, proche de l'autoroute A.7 et du fleuve Rhône rend incontournable la réalisation d'une plateforme multimodale sur le site.

Les consultations publiques organisées dans le cadre du rapport BLANCHET ont démontré la forte demande des populations pour développer le transport ferroviaire afin de désengorger la Vallée du Rhône, des millions de camions qui y transitent annuellement.

20 % du trafic international venant du Sud de la France et de l'Espagne à destination de l'Italie et de l'Europe de l'Est, transite par Portes les Valence et le nœud lyonnais déjà très encombré. La modernisation du sillon alpin (doublement de la voie + électrification) initiée par le CPER 2000/2006 et confirmée par les contrats de projet 2007 / 2013) permettrait d'écouler environ 2 à 3 millions de tonnes de fret à destination de l'Italie tout en désengorgeant le nœud lyonnais.

**Dans ce cadre, la plateforme multimodale de Portes- les- Valence constitue une solution d'avenir sur le court / moyen terme tout en n'occultant pas des solutions sur un plus long terme plus en amont vers le sud.**

Ce projet doit être complémentaire aux propositions énoncées ci-dessous sur le site de Portes-lès-Valence:

- ➡ Réactiver le triage de Portes par la réhabilitation des infrastructures.
- ➡ Moderniser le port fluvial par la création d'une plateforme multimodale et d'une zone de stockage des containers.
- ➡ Maintenir les équipes de maintenance INFRA du site de Portes.
- ➡ Maintenir les emplois exploitation du site de Portes.
- ➡ Conserver l'unité de production de traction en réactivant les compétences conduite FRET des agents de conduite affecté sur l'UP de Portes.
- ➡ Créer un pôle de maintenance multimodale TER et FRET pour assurer la disponibilité des engins moteurs traction ferroviaire.
- ➡ Sécuriser par confinement les sites afin d'éviter les vols et les dégradations.



## Réalisation et localisation d'une future plateforme multimodale à Portes les Valence.

Le projet de Loi concernant le Grenelle sur l'Environnement a fait de la lutte contre réchauffement climatique, une priorité majeure, voire citoyenne. En France, les émissions de gaz effet de serre liées aux transports, représentent 26 % des émissions. Ils ont connu une progression de 23 % depuis 1990. La domination du trafic routier des marchandises concerne 92 % des rejets de gaz à effet de serre : ils sont une des causes majeures de ce réchauffement.

Il faut donc se projeter dans l'avenir et tout mettre en œuvre pour stopper cette domination du transport routier, destructeur de notre avenir et de celui de nos enfants. D'ici 2020, le transport de marchandises, tous modes confondus, connaîtra une croissance de 40 %.

Si l'on veut que le transport ferroviaire représente 25 % des masses transportées, comme annoncé au Grenelle sur l'Environnement, il faut doubler sa part modale. La réalisation de la Transalpine Lyon/Turin, va dans le sens de ce développement, ainsi que la mise en service de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) depuis le 4 novembre 2003, au départ de Aiton en Savoie, avec près de 90.000 camions ayant franchis les Alpes par ce service.

Une montée en puissance est espérée avec un objectif affiché dans le cadre de l'accord franco/italie du 29 janvier 2001, de 200.000 camions par an. Ce service d'autoroute ferroviaire demande une contribution publique pour équilibrer les comptes dans la mesure où le parcours est trop restreint. En fonction de la montée en puissance des travaux de la Transalpine, il paraît nécessaire d'implanter des plateformes plus en amont, afin de mieux rentabiliser l'AFA.

Il est nécessaire, par ailleurs, de désengorger la vallée du Rhône des milliers de camions qui transitent annuellement. Les populations qui se sont exprimées à plusieurs reprises lors de consultations publiques, n'acceptent plus de développement sans limite. Ils réclament des actions concrètes favorisant le transfert modal de la route vers le rail. 20 % du trafic international venant du Sud de la France et de l'Espagne à destination de l'Italie et de l'Europe de l'Est transite par Portes les Valence, puis par le nœud lyonnais déjà très encombré. Avec la mise à double voie et l'électrification de la ligne Valence/Grenoble/Chambéry, plus de 3 millions de tonnes de fret pourraient transiter sur cet axe, tout en désengorgeant le nœud ferroviaire lyonnais.

C'est pourquoi nous préconisons la construction et l'installation de deux nouvelles plateformes : Ambérieu-Leyment au Nord et Portes-lès-Valence au Sud. Nous y voyons en effet de grands intérêts pour le développement économique et social, régional et local, notamment au regard de la situation géographique du triage ferroviaire de Portes-lès-Valence, proche de l'autoroute A7 et du fleuve Rhône. A ces atouts s'ajoutent les perspectives d'essor économique avec l'implantation future d'une plate-forme logistique de l'enseigne Leroy Merlin qui va générer davantage d'activités pour le port de commerce de la Chambre de commerce et d'industrie de la Drôme. Portes-lès-Valence et ses potentiels d'essor sont également reconnus dans différents documents émanant de la région Rhône-Alpes, du Conseil général de la Drôme et de Valence Major. Si la réalisation d'une plateforme multi modalité (rail, route et eau) sur le site de Portes a été initialement portée par la Municipalité de Monsieur Pinède, elle devient aujourd'hui une urgence pour anticiper au mieux les besoins futurs.



Il est proposé au Conseil municipal que le Maire agisse auprès de toutes les instances décisives pour demander la mise en chantier sans délai de cette plateforme à Portes les Valence qui, sans occulter sur le long terme d'autres plateformes plus au Sud, constitue une solution à court et moyen terme pour le transfert modal de la route vers le rail.

Cette décision prise au conseil municipal de Portes-lès-Valence oblige la délégation CGT cheminots de Portes à s'orienter sur cette alternative prometteuse et générant des emplois sur le site de Portes.

## AU CONSEIL MUNICIPAL

# Pour une plate-forme multimodale

## *Pour désengorger la vallée du Rhône et répondre aux exigences du Grenelle de l'environnement...*

Séance importante que celle du conseil municipal du 8 décembre, notamment par les acquisitions foncières pour relancer le logement social, mais aussi par sa délibération pour réaliser une plateforme multimodale à Portes.

La demande de logement est forte à Portes et, pour 70% des Français, une évidence s'impose : il faut relancer le logement social.

### Logement social adapté au centre ville

La proposition d'une acquisition de terrain, présentée par Raymond Rinaldi, premier maire-adjoint, a été acceptée par 24 voix pour et 5 abstentions (Suzanne Brot, Philippe Millot plus pouvoir, Sabine Tauleigne, Antoine Sarrion). Le conseil municipal approuve l'acquisition de la parcelle C 365 (3 284 m<sup>2</sup>). Elle est située entre l'allée de la Fraternité et la rue Jules Ferry et appartenant à RFF (Réseaux ferrés de France), pour une surface de 3 284 m<sup>2</sup> au prix de 328 400 €, conforme à l'avis du Domaine du 5 juin 2008. Elle sera destinée à recevoir un programme de logement social adapté à proximité du centre ville.

Parmi l'attribution des subventions (association des maires de la Drôme, Femmes solidaires, MJC, Mission locale) soulignons le rétablissement de la subvention aux organisations syndicales (UL, CGT : 840 euros, UL CFDT : 500 euros, UNSA : 160 euros) votée bizarrement à l'unanimité alors qu'elle avait été supprimée par l'ancienne municipalité dont certains élus font encore partie du nouveau conseil municipal...

D'un autre côté, on retiendra aussi que le Conseil Municipal approuve à l'unanimité la délibération visant à mettre en conformité l'adhésion de la commune au protocole 2008-2012 du PLIE du Valentinois, qualifiant les activités du PLIE comme service social d'intérêt général au sens de la commission européenne.

Mais ce qui retiendra surtout l'attention de cette réunion, ce fut l'exposé du maire, Pierre Trapier, concernant la réalisation et la localisation d'une future plateforme multimodale à Portes.

### Une plateforme multimodale à Portes : une évidence

Le projet de Loi concernant le Grenelle sur l'Environnement a fait de la lutte contre le réchauffement climatique, une priorité majeure, voire citoyenne. En France, les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, représentent 26 % des émissions. Elles ont connu une progression de 23 % depuis 1990. La domination du tra-

fic routier des marchandises concerne 92 % des rejets de gaz à effet de serre : ils sont une des causes majeures de ce réchauffement.

Il faut donc se projeter dans l'avenir et tout mettre en œuvre pour stopper cette domination du tout routier, destructeur de notre avenir et de celui de nos enfants. D'ici 2020, le transport de marchandises, tous modes confondus, connaîtra une croissance de 40 %.

Si l'on veut que le transport ferroviaire représente 25 % des masses transportées, comme annoncé au Grenelle sur l'Environnement, il faut doubler sa part modale. La réalisation de la Transalpine Lyon/Turin, va dans le sens de ce développement, ainsi que la mise en service de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) depuis le 4 novembre 2003, au départ de Aiton en Savoie, avec près de 90.000 camions ayant franchi les Alpes par ce service.

Une montée en puissance est espérée avec un objectif affiché dans le cadre de l'accord franco-italien du 29 janvier 2001, de 200.000 camions par an. Ce service d'autoroute ferroviaire demande une contribution publique pour équilibrer les comptes dans la mesure où le parcours est trop restreint. En fonction de la montée en puissance des travaux de la Transalpine, il paraît nécessaire d'implanter des plateformes plus en amont, afin de mieux rentabiliser l'AFA.

Il est nécessaire, par ailleurs, de désengorger la vallée du Rhône des milliers de camions qui y transitent annuellement. Les populations qui se sont exprimées à plusieurs reprises lors des consultations publiques, n'acceptent plus de développement sans limite. Elles réclament des actions concrètes favorisant le transfert modal de la route vers le rail. 20 % du trafic international venant du Sud de la France et de l'Espagne à destination de l'Italie et de l'Europe de l'Est transite par Portes les Valence, puis par le nœud lyonnais déjà très encombré. Avec la mise à double voie et l'électrification de la ligne Valence/Grenoble/Chambéry, plus de 3 millions de tonnes de fret pourraient transiter sur cet axe, tout en désengorgeant le nœud ferroviaire lyonnais.

C'est pourquoi la municipalité préconise la construction et l'installation de deux nouvelles plateformes, Ambérieu-Laymont au Nord et Portes-lès-Valence au Sud. Nous y voyons en effet de grands intérêts pour le développement économique et social, régional et local, notamment au regard de la situation géographique du tronc ferroviaire de Portes-lès-Valence, proche



Passage d'un train en gare de Portes



de l'autoroute A7 et du fleuve Rhône. A ces atouts s'ajoutent les perspectives d'essor économique avec l'implantation future d'une plateforme logistique de l'enseigne Leroy Merlin qui va générer davantage d'activités pour le port de commerce de la Chambre de commerce et d'industrie de la Drôme. Portes-lès-Valence et ses potentiels d'essor sont également reconnus dans différents documents émanant de la région Rhône-Alpes, du Conseil général de la Drôme et de Valence Major. Si la réalisation d'une plateforme multi modalité (rail, route et eau) sur le site de Portes a été initialement portée par la Municipalité de M Jean-Guy Pinède, elle devient aujourd'hui une urgence pour anticiper au mieux les besoins futurs.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, par 26 pour et 3 contre (Suzanne Brot, Philippe Millot plus pouvoir), donne pouvoir au maire pour qu'il agisse auprès de toutes les instances décisives pour demander la mise en chantier sans délai de cette plateforme à Portes-lès-Valence qui, sans occulter sur le long terme d'autres plateformes plus au Sud, constitue une solution à court et moyen terme pour le transfert modal de la route vers le rail.

### Deux vœux adoptés

Deux vœux furent ensuite présentés. Le premier, rapporté par Gérard Merland, conseiller municipal délégué à l'enseignement, et voté à l'unanimité, demande au ministre de l'Éducation nationale de renforcer le dispositif RASED pour garantir le service public d'éducation.

Le second, rapporté par Jacqueline Grangeon,



Déchargement, le jeudi 8 janvier, d'un bateau chargé de sel venant de Fos-sur-M

conseillère municipale, adopté par 23 voix pour et 6 abstentions, s'oppose à la privatisation de la poste et "demande à l'État de proposer d'autres choix politiques, qu'il s'engage réellement à garantir l'égal accès des citoyens au service postal sans en transférer systématiquement les charges financières aux communes et qu'il prenne ses responsabilités comme actionnaire principal pour assurer la pérennisation financière de l'entreprise, demande l'organisa-

tion d'un référendum selon l'article 11 de la Constitution révisée et qui ouvre un droit d'initiative citoyenne, décide de s'associer aux mobilisations des personnels, des usagers et des élus pour défendre le maintien du service public postal, prend toutes les dispositions pour informer la population et les autorités concernées de son opposition résolue à la privatisation de La Poste".

## ÉCONOMIE

### À terme, 300 emplois

**Leroy Merlin a décidé de s'implanter dans la ZI de la Motte, s'appuyant sur l'atout du rail, du fleuve et de la route.**

Ca ne s'invente pas : Leroy Merlin, le numéro 1 du bricolage, va s'implanter sur une partie d'un terrain appartenant à M Leroy. N'y voyez ni malice ni risque de conflit d'intérêt en cette histoire qui relève du hasard de l'homonymie, le nom Leroy étant plus fréquent en France que, disons, Hohenzollern... La pose de la première pierre s'est effectuée le jeudi 22 janvier, dans la zone de la Motte, pile-poli à la limite des communes de Portes et de Valence, mais côté Valence. A court terme : la création de 300 emplois directs, sans compter tous les emplois indirects liés aux activités tertiaires et de la sous-traitance.

Après sa première plate forme logistique implantée dans la bonne ville de Lille, Leroy Merlin a choisi la zone de La Motte. Et pas au hasard. Car, comme le dit Alain Richard, directeur logistique du groupe, c'est en fonction de ses atouts géographiques et techniques, notamment du caractère trimodal de cette zone d'activité où viennent se conjuguer le rail, le fleuve, la route. Un atout que soulignent le président du Conseil régional, Jean-Jacques Queyranne : « Ce choix va dans le sens du développement durable car aujourd'hui, on peut faire aller de pair développement économique et développement durable. Un sondage auprès des Rhodaniens indique que cette idée est désormais bien comprise. Rien que pour le fleuve, le trafic peut être quadruplé. » En ce sens, un objec-



Les documents signés, mis dans un tube, sont scellés dans la première pierre.

tif de 5000 containers s'en est annoncé qui ne transiteront donc plus par la route.

Secrétaire générale de la Préfecture, Marie-Paule Bardèche, abondera en ce sens en soulignant plus particulièrement l'importance d'une puissance ferroviaire apte à développer le fret. En effet, sous le patronage de Valence Major la zone d'activités de La Motte prend forme autour d'un axe fort qui est la spécificité trimodale du site : route, fer, fleuve. Le confortement de l'infrastructure ferroviaire existante associée au port fluvio-maritime confère ainsi à la zone de La Motte Nord un caractère trimodal unique en Drôme Ardèche. C'est aujourd'hui un atout particulièrement recherché pour le développement des activités logistiques et industrielles dans une logique d'optimisation des approvisionnements et de développement durable.

Fruit d'une collaboration notamment avec la CCI qui a beaucoup investi sur ce projet, cet in-

vestissement de 55 millions d'euros comportera une base logistique de 66 000 m<sup>2</sup> qui desservira tout le sud de l'Europe et un magasin de 14 000 m<sup>2</sup> sur une base foncière de 232 000 m<sup>2</sup>.

En 2010, les premières palettes devraient sortir en direction des magasins.

Mais, après cette pose de la première pierre, sera mise en place un pôle emploi et le recrutement du personnel dont 90 % de la région valentinoise.

A l'an prochain pour l'inauguration officielle.

#### Les personnalités présentes

Jean-Jacques Queyranne, président du Conseil régional Rhône-Alpes, Alain Richard, directeur logistique France de Leroy Merlin, Alain Mauriac, maire de Valence, président de Valence Major, Pierre Tropier, maire de Portes-lès-Valence, vice-président de Valence Major chargé des déplacements urbains, Jean-Michel Creissos, maire-adjoint de Valence, vice-président de Valence Major chargé de l'économie, Gérard Chaumontet, vice-président du Conseil général chargé de l'emploi, de l'économie et de l'innovation, Marie-Paule Bardèche, secrétaire générale de la Préfecture, Jean-Michel Bachata, conseiller régional, président de la commission "formations continues", Nathalie Niesan, maire de Bourg-de-Péage, conseillère régionale Rhône Alpes, Marianne Ory, conseillère régionale, Bernard Gervy, président du Medet de la Drôme



Préfiguration du futur site





## Délibération

### Réalisation et localisation d'une future plateforme multimodale à Portes les Valence.

Le projet de Loi concernant le Grenelle sur l'Environnement a fait de la lutte contre le réchauffement climatique, une priorité majeure, voire citoyenne. En France, les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports, représentent 26 % des émissions. Ils ont connu une progression de 23 % depuis 1990. La domination du trafic routier des marchandises concerne 92 % des rejets de gaz à effet de serre : ils sont une des causes majeures de ce réchauffement.

Il faut donc se projeter dans l'avenir et tout mettre en œuvre pour stopper cette domination du tout routier, destructeur de notre avenir et de celui de nos enfants. D'ici 2020, le transport de marchandises, tous modes confondus, connaîtra une croissance de 40 %.

Si l'on veut que le transport ferroviaire représente 25 % des masses transportées, comme annoncé au Grenelle sur l'Environnement, il faut doubler sa part modale. La réalisation de la Transalpine Lyon/Turin, va dans le sens de ce développement, ainsi que la mise en service de l'Autoroute Ferroviaire Alpine (AFA) depuis le 4 novembre 2003, au départ de Aiton en Savoie, avec près de 90.000 camions ayant franchis les Alpes par ce service.

Une montée en puissance est espérée avec un objectif affiché dans le cadre de l'accord franco/italien du 29 janvier 2001, de 200.000 camions par an. Ce service d'autoroute ferroviaire demande une contribution publique pour équilibrer les comptes dans la mesure où le parcours est trop restreint. En fonction de la montée en puissance des travaux de la Transalpine, il paraît nécessaire d'implanter des plateformes plus en amont, afin de mieux rentabiliser l'AFA.

Il est nécessaire, par ailleurs, de désengorger la vallée du Rhône des milliers de camions qui y transitent annuellement. Les populations qui se sont exprimées à plusieurs reprises lors des consultations publiques, n'acceptent plus de développement sans limite. Ils réclament des actions concrètes favorisant le transfert modal de la route vers le rail. 20 % du trafic international venant du Sud de la France et de l'Espagne à destination de l'Italie et de l'Europe de l'Est transite par Portes les Valence, puis par le nœud lyonnais déjà très encombré. Avec la mise à double voie et l'électrification de la ligne Valence/Grenoble/Chambéry, plus de 3 millions de tonnes de fret pourraient transiter sur cet axe, tout en désengorgeant le nœud ferroviaire lyonnais.

C'est pourquoi nous préconisons la construction et l'installation de deux nouvelles plateformes, Ambérieu-Leyment au Nord et Portes-lès-Valence au Sud. Nous y voyons en effet de grands intérêts pour le développement économique et social, régional et local, notamment au regard de la situation géographique du triage ferroviaire de Portes-lès-Valence, proche de l'autoroute A7 et du fleuve Rhône. A ces atouts s'ajoutent les perspectives d'essor économique avec l'implantation future d'une plate-forme logistique de l'enseigne Leroy Merlin qui va générer davantage d'activités pour le port de commerce de la Chambre de commerce et d'industrie de la Drôme. Portes-lès-Valence et ses potentiels d'essor sont également reconnus dans différents documents émanant de la région Rhône-Alpes, du Conseil général de la Drôme et de Valence Major. Si la réalisation d'une plateforme multi modalité (rail, route et eau) sur le site de Portes a été initialement portée par la Municipalité de Monsieur Pinède, elle devient aujourd'hui une urgence pour anticiper au mieux les besoins futurs.

Il est proposé au Conseil municipal que le Maire agisse auprès de toutes les instances décisives pour demander la mise en chantier sans délai de cette plateforme à Portes les Valence qui, sans occulter sur

le long terme d'autres plateformes plus au Sud, constitue une solution à court et moyen terme pour le transfert modal de la route vers le rail.

---

### **Vœu concernant une halte ferroviaire à Portes-lès-Valence**

Les transports représentent des enjeux très forts dans la Vallée du Rhône et tout particulièrement à Portes-lès-Valence, avec les axes ferroviaires, routiers, autoroutiers, fluvio-maritimes.

Transitent sur les départements de l'Ardèche et de la Drôme, les hommes et les marchandises de l'Europe du Nord et du Sud, les flux interrégionaux, le débouché du sillon alpin et celui du massif central.

Plus précisément, la vallée du Rhône se caractérise par la présence de 3 lignes ferroviaires, offrant ainsi une forte capacité de développement du mode ferroviaire : la ligne nouvelle TGV dédiée aux voyageurs, une ligne en rive gauche du Rhône ouverte à l'ensemble des circulations (TER, Fret, et TGV).

La ligne Lyon-Nîmes, quant à elle, sur la rive droite du Rhône, fermée au trafic des voyageurs en 1973, est réservée au trafic fret par RFF.

Compte tenu de la nécessité de développer les transports publics pour limiter l'augmentation du trafic routier sur l'axe A7/A9, la Région Rhône-Alpes a concentré ses efforts sur l'amélioration de l'offre ferroviaire sur la rive gauche.

L'étude d'opportunité et de faisabilité de la réouverture aux services TER de la ligne de la rive droite du Rhône a mis en évidence des potentialités fortes d'amélioration de l'usage des transports publics dans le Sud de la Vallée du Rhône. Une première phase de réouverture de la ligne sur la section entre Avignon - Le Teil - Valence –Valence TGV serait réalisable, à l'horizon 2010, à un coût acceptable pour les collectivités concernées.

Ainsi, à travers un protocole d'intention, les Régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc Roussillon et les Départements concernés (Ardèche, Gard, Drôme et Vaucluse) ont élaboré, en liaison avec l'Etat, la SNCF et RFF, une feuille de route opérationnelle pour la mise en œuvre d'un plan d'actions échelonné.

La première phase, à l'horizon 2010, concerne la section entre Avignon, Le Teil, Valence-ville et Valence TGV sur la base d'une offre de 7 allers-retours par jour, comprenant la réouverture d'une dizaine de gares. Une extension de ces services vers Nîmes est envisagée dans le cadre d'une 2ème phase à l'horizon 2013.

Considérant que le développement des TER est devenu une priorité pour les Régions en termes d'aménagement du territoire, de lutte contre la pollution, l'effet de serre et l'engorgement croissant des principaux axes routiers.

Considérant nécessaire d'anticiper l'essor des TER et les perspectives de saturation de la gare de Valence-ville pour le garage de ces trains,

Considérant les savoir-faire du service public de la SNCF et de leurs agents, ainsi que les potentiels existants, en terme d'infrastructures renouvelées et modernes, sises sur Portes-lès-Valence



Considérant que l'axe de la vallée du Rhône est aujourd'hui confronté à des difficultés de circulation importantes puisque cet itinéraire est utilisé à la fois pour les déplacements locaux et régionaux et pour le transit nord sud.

Considérant que la ligne classique de la rive droite aujourd'hui réservée RFF au trafic fret traverse plusieurs localités de taille moyenne, lesquelles représentent un poids cumulé de population d'environ 100 000 habitants.

Considérant les projets de restructuration du réseau CTAV et du Plan de Déplacements Urbains, impulsés par Valence major, qui prévoit un renforcement du cadencement des lignes de bus en particulier en centre-ville de Portes-lès-Valence,

Considérant les opportunités d'améliorer les conditions de déplacement en transport public pour les Portois et les habitants des alentours,

Considérant la délibération adoptée par le Conseil municipal le 8 décembre 2008, pour la réalisation d'une plate-forme multi-modale à Portes-lès-Valence, et des enjeux d'essor économique pour la ville, l'agglomération, le département, et plus largement la Région Rhône-Alpes,

Demande l'ouverture d'une halte ferroviaire à Portes-lès-Valence,

Demande à être associé aux réunions du Comité de pilotage chargé d'examiner l'installation de cette halte ferroviaire,

S'engage à tout mettre en œuvre pour informer la population et les autorités compétentes de cette délibération



Deux Ministres communistes, Charles Fiterman (1982) et Jean-Claude Gayssot (1999 – 2000 – 2001) ont mis en place un cadre juridique progressiste qui fait référence en matière de transports :

- La loi loti (*Loi d'Orientation des Transports Intérieurs*) du 30/12/1982 complétée par le décret du 18/02/1983 relatif au statut de la SNCF et le cahier des charges de la SNCF

- Création de l'**EPIC** SNCF ((Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial)
- Création des **CER** (Comité d'Etablissements Régionaux) et de **CCE** (Comité Central d'Entreprise) permettant l'intervention des représentants des salariés dans la gestion de l'entreprise
- Création du Conseil National des transports et des Comités Régionaux de transports
- Base de conventionnement avec les Régions

- La loi SRU (*Solidarité et Renouvellement Urbain*) du 13/12/2000 complétée par le décret du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt général.

- A permis d'augmenter les dotations régionalisation aux régions de 30 % incluant les achats de matériels et a permis également de mettre en place une démocratie participative avec la création des comités de lignes.

## ROLE DE L'ETAT

- **Définit** la politique globale des transports de personnes et de marchandises dans le cadre de la LOTI

- **Participe** aux investissements

- Projets de lignes à grande vitesse
- Dans le cadre du CPER

- **Attribue** des concours financiers

- A la SNCF pour les missions de service public
- A RFF pour les infrastructures ferroviaires
- Aux régions dans le cadre du transfert de compétences des services régionaux

## SNCF

- **La SNCF a pour mission (article 1<sup>er</sup> du cahier des charges) :**

- D'exploiter les services ferroviaires de voyageurs sur le réseau national
- D'assurer, pour le compte de RFF, la gestion du trafic et des circulations ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations.
- Ces missions sont assurées selon les principes du Service Public notamment en matière de continuité et de conditions d'accès des usagers.
- Elle a l'autonomie de gestion

- **Elle perçoit des concours financiers :**

- De l'Etat au titre des charges résultant des missions de service public (tarifs sociaux)
- Des collectivités territoriales au titre des conventions prévues dans le cadre du transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt général

De RFF, au titre des missions de gestion de l'infrastructure

- Une gestion par activités puis par branches d'activités
- Plus dans une logique d'une entreprise intégrée
- Equilibre des comptes de chaque branche
- La notion de service public se limite à la branche transport public TER + IDF (Ile de France).
- Abandon de la péréquation tarifaire
- Transfert de trains nationaux sur les régions
- Réduction des coûts des services en gare
- Politique de réduction d'emploi – moins 16.000 depuis 2002

### RFF

Créé le 1<sup>er</sup> janvier 1997

Supporte le transfert de la dette de la SNCF d'un montant de 21 milliards d'euros

Les biens constitutifs de l'infrastructure deviennent propriété de RFF

**- Les ressources de RFF**

- Les redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national (doivent représenter au moins 50 % du chiffre d'affaire de RFF)
- Les concours financiers de l'Etat
- Les autres produits liés aux biens qui lui sont apportés ou qu'il acquiert

**- La politique de RFF**

- Une dette qui augmente compte tenu du désengagement de l'Etat vis-à-vis de son apurement
- Des péages qui augmentent (200 % en 10 ans)

Des choix d'investissements en fonction du taux de rentabilité et du taux d'amortissement



En octobre 2005, le Gouvernement transformait la notion de « Développement du territoire » en « compétitivité des territoires ». Les CPER étaient baptisés Contrats de Projets.

Cette nouvelle vague de CPER ( contrat plan état région ) illustre comment le Gouvernement va conduire les politiques publiques territoriales sous le concept d'attractivité et de compétitivité.

Les territoires sont considérés comme éléments majeurs de la concurrence européenne, voire mondiale, pour capter capitaux et parts du marché. Articulés autour des orientations pôles de compétitivité, les CPER marquent une concentration des efforts pour donner un environnement propice à des niveaux élevés de rentabilité pour les entreprises.

Les infrastructures et les transports, les choix les concernant se retrouvent inévitablement au centre de cette logique. Tout ce qui relève de la promotion de l'échelon régional, de la prise en compte des besoins de solidarité ou d'autres territoires, d'équilibre, d'équité et de compensation et redistribution est relégué.

Le soutien de l'Etat est sélectif. Son action ne s'adresse plus à tous. La nouvelle orientation s'étoffe, elle transforme l'action publique en territoires. Ce n'est pas et ne sera pas sans incidence sur l'aménagement du territoire. Nous ne sommes pas devant une question de sémantique, mais face à un concept.

Les investissements routiers n'étant plus éligibles aux CPER, nous n'avons pas fini de voir reprendre les formules du genre « près de 70 % pour le ferroviaire ». Ce qui est vrai dans la répartition entre les 5 domaines transports éligibles, mais loin de l'être dans l'ensemble des investissements publics transports, la route étant financée par ailleurs.

Le budget de l'Etat, par an pour les investissements routiers, à lui seul pourrait s'élever à plus d'un milliard d'euros, puisé dans l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de transports en France) alors que le même Etat ne contribue qu'à hauteur de 460 M€ annuels environ pendant 7 ans aux volets transports des CPER.

Une bonne lecture des CPER implique donc d'avoir cette donnée à l'esprit, tout en regardant en positif l'existence de projets ferroviaires, combinés, transports collectifs, fluviaux et maritimes

CPER : Contrat de Plans Etat/Région

**Les mobilisations en proximité à partir des besoins restent la clé pour concrétiser les réalisations, infléchir au maximum l'unique concept de compétitivité propre à chaque projet et leur donner un sens solidaire.**

Une des exigences étant la réalisation effective de tous les projets d'investissement contenus dans les CPER 2000/2006 d'origine, avant leur réorientation en 2004 avec la mise en plan des contrats d'objectifs ou avenants aux CPER.

## ★ Quelques chiffres :

Total CPER 2007/2013	27,7 milliards ₣	
dont volet transport	10,6 milliards ₣	soit 38,3 %
dont part Etat	3,2 milliards ₣	soit 30,3 %
dont part Régions	5,6 milliards ₣	soit 52,9 %
dont part autres collectivités	802 millions ₣	soit 7,6 %
dont autres partenaires (FEDER, RFF, SNCF...)	974 millions ₣	soit 9,2 %

## ★ Au niveau de Rhône-Alpes

Total CPER 2007/2013	2,3 milliards ₣	
dont volet transport	610 millions ₣	soit 25,5 %
dont part Etat	245 millions ₣	soit 40 %
dont part Région	335 millions ₣	soit 55 %
dont autres partenaires	30 millions ₣	soit 5 %

## ★ Sur les investissements des CPER, concernant la part ferroviaire - Au niveau de Rhône-Alpes

Total	500 millions ₣	
dont part Etat	205 millions ₣	soit 41 %
dont part Région	295 millions ₣	soit 59 %
Transport combiné	20 millions ₣	soit 4 %
Transports collectifs urbains	60 millions ₣	soit 12 %

## OBSERVATIONS ET APPRECIATIONS

Une part des financements du volet transports de l'Etat reste au stade de pure annonce et on peut donc penser qu'ils sont conditionnés, pour une certaine part, à la concrétisation du PPP (Partenariat Publics Privés).

Cela pourrait concerner la liaison Lyon-Turin, vis-à-vis du ferré. La CGT est opposée avec l'exigence d'une maîtrise publique des investissements et donc de l'exploitation de la ligne.

Contrairement aux précédents CPER où les parts Etat/Région étaient équivalentes au départ, on s'oriente avec les contrats de projets à une répartition impliquant plus la Région dans les financements et due à un désengagement de l'Etat.

Ce phénomène était déjà constaté à mi-chemin des derniers CPER 2000/2006. D'où l'intérêt de mobilisation pour exiger que l'Etat tienne ses engagements concrétisés dans le CPER 2000/2006.

On constate une réelle volonté de la Région Rhône-Alpes de favoriser les modes alternatifs à la route, particulièrement dans le domaine des infrastructures.

Cela ne dispense pas d'examiner qui paye, et d'où viennent les Fonds prévus.

Si l'engagement ferroviaire des Régions sur les modes doux se fait par transfert de parts budgétaires qui, auparavant, étaient consacrées à des infrastructures routières sans cohérence avec les discours sur le développement durable, leur nouvelle orientation est plutôt positive.

En revanche, s'il s'agit pour elles de trouver de nouvelles ressources traduites par un poids supplémentaire sur la fiscalité locale individuelle, il y a tout lieu de s'inquiéter sur le désengagement de l'Etat, sur l'égalité de traitement de ses citoyens et la solidarité entre territoires.

## ★ Les Régions se substituent à l'Etat

Dans tous les cas, cette évolution ne saurait donner caution au Gouvernement pour chercher à aller plus loin dans son approche libérale de la décentralisation, en opérant de nouveaux transferts de propriété d'infrastructures, cette fois ferroviaire et fluviale, désintégrant le réseau national unifié.

A coup sûr, la vigilance va s'imposer, d'autant que les contractualisations s'effectuent sur des opérations qui vont contribuer à la mise en concurrence de la SNCF avec l'orientation en faveur de nouveaux opérateurs de proximité. Le choix du service public n'est pas toujours avéré.

Les investissements annoncés, pour importants et intéressants qu'ils soient, ne sont pas encore mis en œuvre, l'expérience des précédents CPER, avec des projets qui, d'études en études, courent depuis des années, nous le rappelle.

D'ailleurs, des opérations sont, ni plus ni moins, le solde des précédents CPER.

Ce sont les mobilisations qui concrétiseront, exerceront la vigilance nécessaire, garantiront que les engagements qui répondent aux besoins quotidiens et donc bousculant la seule philosophie de compétitivité retenue à l'origine des CPER, ne soient pas relégués en dernière position de réalisation.



Valence ville.



# PROJETS PREVUS SUR RHONE-ALPES

## ★ Objectifs affichés

- Rendre le service public de transport régional de voyageurs plus attractifs
- Limiter l'usage de la voiture
- Encourager le report modal du fret vers les modes non polluants

## ★ Projets ferroviaires

- Modernisation des gares et accessibilité
- Travaux d'amélioration de la desserte périurbaine lyonnaise : tram train et mise en œuvre du cadencement (déjà en place)
- Investissements sur les axes majeurs : sillon alpin et aire métropolitaine lyonnaise
- Liaison transfrontalière Annemasse-Genève et Etoile d'Annemasse
- Grand chantier Lyon-Turin

## ★ Transports combinés

- Projet d'inter modalité Autoroute Ferroviaire alpine (AFA), nouveau site dont la localité reste à définir, Porte les Valence au Sud et amélioration des interfaces rail-route ou rail fleuve.

## ★ Transports collectifs

- Développer l'inter modalité
- Déplacements en ville : soutien et accroissement des transports collectifs et interfaces ferroviaires.

## Photographie de la Région Rhône-Alpes

- Une population de 6 millions d'habitants et de 15.000 cheminots concernés
  - 1<sup>ère</sup> Région à signer le 19 décembre 1996 une Convention avec la SNCF au titre de l'expérimentation de la décentralisation
  - 130.000 voyageurs TER par jour avec un parcours moyen de 41 kilomètres
  - 1.100 trains régionaux quotidiens et 450 cars TER
  - 255 gares ou haltes et 400 arrêts routiers
  - Effort financier de la Région sur 2007 vis-à-vis de la Convention TER : 353 millions d'euros
  - 600 millions d'euros pour le matériel pour la période 2005/2010 comprenant pour 2007 20 rames nouvelles (6 AGC électriques, 6 AGS bi modes, 6 rames 2 niveaux et 2 rames Mont Blanc)
  - 500 millions d'euros pour la modernisation des infrastructures
  - 120 millions d'euros avec les autres collectivités locales pour les gares dont 40 rénovées chaque année
  - \_ du budget de fonctionnement est consacré aux TER
- Budget transport pour 2007 : 560 millions d'euros soit près de 30 % du budget

## RIVE DROITE – PLATEAU ARDECHOIS

### Historique de la Rive Droite :

La ligne de la rive droite permet de relier Lyon à Nîmes tout en desservant les populations situées le long du Rhône. Elle a été ouverte entre 1879 et 1880 ; d'autres lignes s'y sont greffées après pour desservir le plateau Ardéchois, notamment vers Aubenas, Privas et Annonay.

L'ensemble de ces lignes a été fermé successivement, avec pour point final la fermeture aux voyageurs en 1973 de la rive droite. Conséquence de ce retrait : un département complet de France métropolitaine ne comporte plus de desserte voyageur SNCF !

Cette ligne de la rive droite n'en a pas pour autant été délaissée puisqu'elle a été électrifiée et modernisée de 1977 à 1979, mais au seul bénéfice du trafic de marchandises, afin de délester la ligne de la rive gauche, bientôt parcourue par les TGV.

Depuis, malgré les demandes régulières des usagers, aucun projet de réouverture, même partiel, n'a abouti.

**Aujourd'hui, ce projet utopique à l'époque devient une réalité, impulsé par les élus politique de la région PAC, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes.**



## Les enjeux des réouvertures

Depuis bien trop d'années, les populations de ces régions concernées n'ont malheureusement pas le droit à de réelles infrastructures de transports ferroviaires dignes de la France.

Ces citoyens n'ont le choix qu'entre un piètre réseau de bus ou pour ceux qui le peuvent, leur véhicule particulier sur un réseau routier, qui malgré les améliorations apportées ces dernières années ne correspondent plus aux attentes des usagers. Les routes sont régulièrement saturées (traversée et abords du Rhône, agglomération d'Annonay et d'Aubenas, lieux touristiques), et surtout au vu de la configuration des lieux, sont dangereuses. (virages, traversées de villages, etc.)

La population est assez importante et la région particulièrement attractive notamment pour les activités touristiques. A ce sujet, le manque criant de transports dignes de ce nom est particulièrement vrai dans le sud de l'Ardèche. En effet, le site mondialement connu du Pont d'Arc est asphyxié tous les étés.

Le formidable potentiel à venir de la grotte Chauvet doit faire prendre conscience de l'utilité et de l'urgence d'un (ré)équipement ferroviaire de ce département.

Les routes et villages ne peuvent déjà plus, à l'heure actuelle, absorber un surplus de véhicules. A cela, il faut bien sûr ajouter les besoins quotidiens des usagers, que ce soit pour leurs déplacements professionnels, scolaires ou pour leurs loisirs.

Bien entendu, le trafic des marchandises ne doit pas être oublié. Il en va du développement économique et industriel de la région.

La remise à niveau du réseau et les réouvertures de lignes doivent prévoir la circulation de tous types de convois.



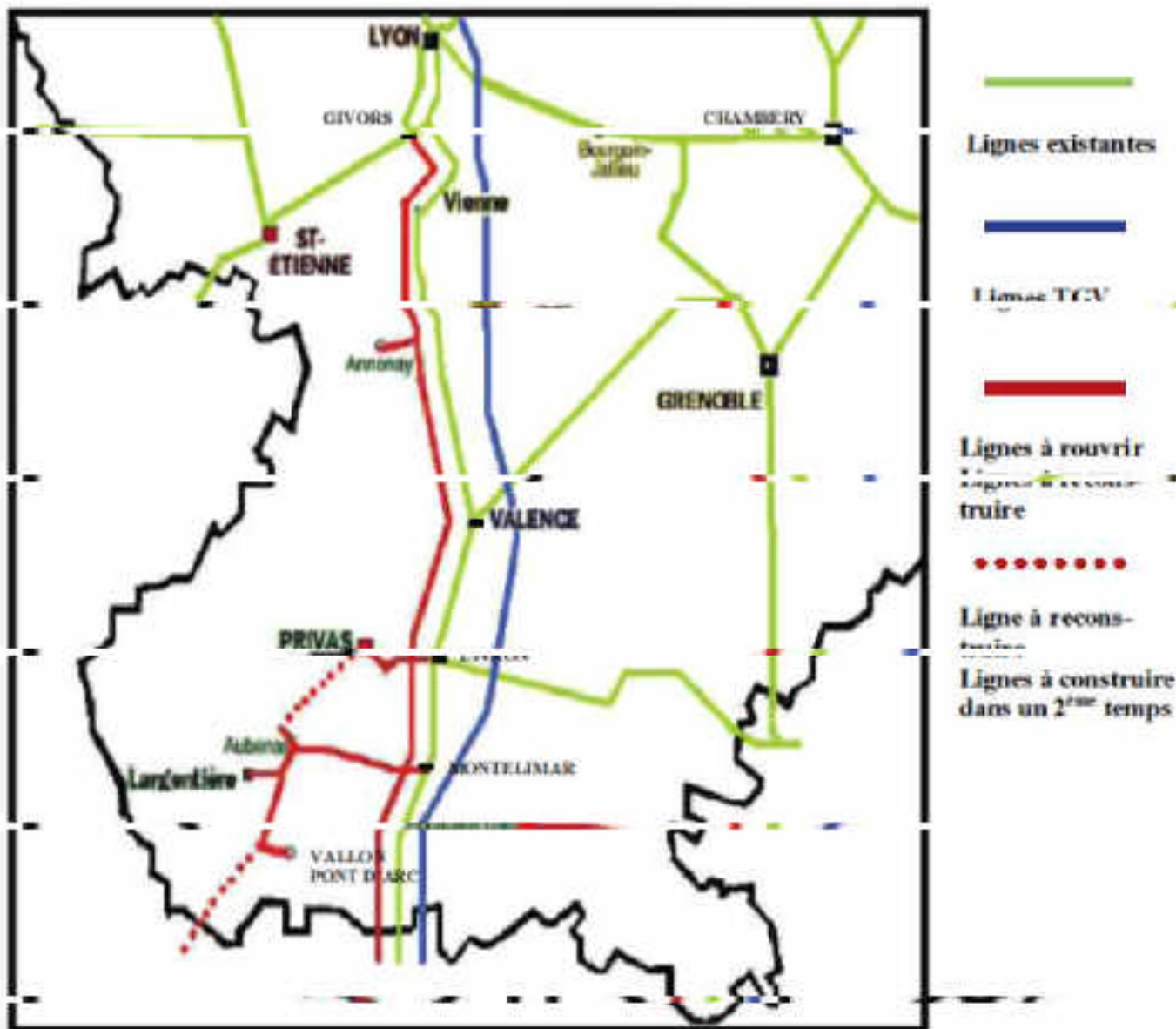
### Cela passe bien sûr par la modernisation des lignes et des infrastructures :

Les travaux à entreprendre doivent être notamment :

- Rectifications et reprises de courbes pour augmenter les vitesses commerciales,
- Suppression de passages à niveau,
- Création de parkings, passages souterrains, réouvertures de guichets.
- Création de pôles multimodaux à Ste Colombes lès Vienne, Condrieu, Tournon, St Peray, La Voulte, Le Teil, Privas, Aubenas et Annonay.
- Toutes les gares en accès PMR
- Réimplantation de la voie sur les sections déposées entre Peyraud et Annonay, Le Pouzin et Privas, entre Vogüé et Aubenas, Ruoms et Vallon Pont d'Arc.
- Création de jonctions légères entre Montélimar et Le Teil, entre Ruoms et Vallon Pont d'Arc et entre les sites touristiques permettant la circulation de trams trains.
- Electrification de l'axe Montélimar - Aubenas - Ruoms permettant entre autre la circulation des trams-trains et de trains classiques voyageurs ou fret.







### Populations concernées par les réouvertures des lignes ardéchoises

**Entre 1999 et 2007 :**

Ste Colombe lès Vienne : 1 150 hab.  
 St Romain en Cal : 1 400 hab.  
 Ampuis : 2 200 hab.  
 Condrieu : 3 400 hab.  
 Chavanay : 2 300 hab.  
 St Etienne de Ruffey : 1 200 hab.  
 Serrières : 1 154 hab.  
 Peyraud : 500 hab.  
 Andance : 1 000 hab.

**Entre 1982 et 2007 :**

Vion : 852 hab.  
 Tournon : 10 582 hab.  
 Saint Peray : 6 963 hab.  
 Guilherand : 10 700 hab.  
 Soyons : 1 936 hab.  
 Chavanay : 2 300 hab.  
 St Georges les Bains : 1 977 hab.  
 Beauchastel : 1 600 hab.  
 La Voulte : 5 112 hab.

**Entre 1999 et 2007 :**

Le Teil : 8 000 hab.  
 Viviers : 3 433 hab.  
 Bourg St Andéol : 7 800 hab.  
 Privas : 8 681 hab.  
 Annonay : 17 522 hab.  
 Ardenas : 11 910 hab.  
 Vallon Pt D'Arc : 2 359 hab.  
 Val les Bains : 3 536 hab.

La population des villes et villages qui pourrait être desservie par le train est en constante augmentation. Entre 1982 et 2007, en comptabilisant uniquement les villes de plus de 1 000 habitants, la population s'est accrue de plus de 5 000 dont près de 2 000 entre 1999 et 2007.



## Type: de dessertes:

- Périurbaines, entre Lyon et St Rambert d'Albon, via la Rive Droite.
- Ces trains devraient être amorcés au moins en gare de Vaise (pôle multimodal correspondance ligne D du métro). Desserte omnibus, avec un matériel moderne permettant de bonnes accélérations, et de bons freinages.
- En périurbain également, Privas – Romans permettant de desservir La Voulte, Livron, les deux gares valentinois (ville et TGV) et le bassin de Romans.
- Trains express entre Lyon et Annonay, Lyon et Privas, Lyon et Aubenas, Grenoble et Privas et Grenoble et Aubenas.
- Trains inter cités sur l'axe rhodanien entre Lyon et Nîmes (voire Montpellier).
- Desserte type tram-train permettant ainsi de desservir depuis Montélimar, Le Teil, Vogüé, Aubenas (éventuellement le centre ville de cette dernière) et Vals les bains. Ce même tram-train doit permettre une desserte périurbaine autour d'Aubenas, avec une liaison vers Largentièrre.

## Et dans un avenir plus lointain...

- Afin de relier efficacement Aubenas à Privas, pourquoi ne pas reprendre le projet du percement d'un tunnel sous le col de l'Ecrinet d'une longueur de 4,7 km.
- Cette nouvelle liaison simplifierait complètement la vie des populations locales, contraintes actuellement d'emprunter une route dangereuse et surchargée.
- La Basse Ardèche serait alors complètement désenclavée, avec un accès rapide et efficace avec sa Préfecture, le pôle économique de ROVALTAIN (Romans, Valence, Tain l'Hermitage) et plus loin avec les agglomérations de Lyon et vers l'académie et les univenités de Grenoble.
- Les temps de parcours seraient considérablement réduits, la sécurité et les flux augmentés.

**I**l est grand temps pour ces populations, mais aussi pour les voyageurs se rendant dans ces contrées, de pouvoir à nouveau renouer avec un moyen de transport moderne, efficace, correspondant à leurs attentes. Il faut dès à présent tourner la page de ces années uniquement consacrées à un mode de transport en partie dépassé, polluant, inadapté au transport de ces citoyens. Cela passe bien sûr par une réattribution des investissements à consentir, une nouvelle façon de penser l'aménagement du territoire.

Mais à l'évidence, cet « effort » à fournir, cette page à tourner n'est que le faible prix à payer pour faire reculer le réchauffement de notre planète, faire baisser le nombre de vies perdues sur les routes, diminuer le temps perdu dans les encombrements routiers, et faire rayonner ces belles régions selon un point de vue touristique.

La remise en place de ces liaisons ferroviaires permettra également un renouveau économique en offrant la possibilité de dessertes fret des pôles industriels locaux.

Des emplois pourraient alors être maintenus et même créés. Les enjeux économiques sont donc très importants et le train est un des atouts majeurs.

## Livron-Die-Veynes-Briançon

Nous publions des extraits de l'article de Jean Louis Simon, conseiller municipal communiste de Die paru dans COMM-DIOIS de novembre décembre 2006 :

« Une réunion s'est tenue le 22/6/06 à Gap avec pour thème : un projet de développement d'une liaison fret sur la ligne SNCF Livron-Briançon. Y participaient des acteurs économiques, industriels, des transporteurs, des représentants de la SNCF, des élus(...) Il faut cependant noter que les syndicats de cheminots n'étaient pas invités (...) il apparaît un large consensus pour la relance du fret sur cette ligne.

Un certain nombre de propositions que nous avons portées ont été développées, notamment le percement d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre pour une liaison avec l'Italie, le passage du fret par la ligne Livron-Veynes au lieu de faire le tour par la région PACA, le transport du bois, des wagons isolés ou sous forme de mutualisation entre divers chargeurs, des investissements sur la ligne etc.... les responsables de la SNCF y sont favorables mais de sérieuses contradictions existent qui n'ont pas été évoquées (...) »

Après avoir rappelé les conséquences du plan 2004-2006 avec les suppressions de locomotives, de wagons, de gares de triages, de postes de cheminots, l'élus poursuit :

« (...) pour notre Région, la réactivation du triage de Portes les Valence s'impose pour relancer le trafic marchandises. La reconquête du fret passe par un bon maillage du réseau (actuellement 29.000km) et des voies en bon état. A ce sujet 5 millions d'euros seront consacrés au renouvellement de la voie et du ballast sur la ligne du Diois en 2007. Nous nous en félicitons.

Les luttes qui se sont déroulées dans la vallée de la Drôme depuis des années n'y sont pas pour rien. Les populations, les cheminots, les élus qui se sont mobilisés peuvent en être fiers. Toutefois afin de juger de l'impact, il est nécessaire que soit rendu public le chiffrage total des investissements nécessaires sur cette ligne. La population a droit à la transparence.

La réunion de Gap a débouché sur la constitution d'un groupe restreint de réflexion composé des représentants des chambres de commerce de la Drôme et des Hautes Alpes, de représentants de la SNCF et des fédérations de transports des deux départements.(...) une fois encore les cheminots et leurs organisations syndicales, les usagers et les représentants qui avaient des propositions à faire ont tenus à l'écart. Veut-on vraiment avancer en se passant de leurs constatations, de leurs connaissances et de leur expérience(...) ».

Gare de Veynes- Dévoluy





Le Sillon alpin - de Valence TGV à Genève - constitue un enjeu majeur pour le développement ferroviaire en Rhône-Alpes. Sa partie sud relie les agglomérations de Valence, Grenoble et Chambéry.

Deux objectifs sont poursuivis dans la partie sud (Valence-Chambéry) du sillon alpin :

- Le transport de voyageurs sur des liaisons périurbaines et interurbaines (TER et TGV depuis le Sud de la France vers Grenoble et les Alpes du Nord) doit être amélioré sur l'ensemble du parcours pour renforcer la compétitivité du mode ferroviaire par rapport au mode routier ;
- Le développement du trafic fret doit être soutenu vers l'Italie depuis le Nord de la France par l'itinéraire Dijon-Modane et depuis le Sud par l'itinéraire Valence-Grenoble-Montmélian. **Le triage FRET de Portes-lès-Valence intègre parfaitement un lieu stratégique au cœur de l'axe Rhodanien –PACA et Languedocien pour développer ce trafic ferroviaire.**

L'aménagement et la modernisation du sillon alpin ont fait l'objet d'une première phase d'investissement dans le cadre du CPER 2000-2006, avec l'engagement des travaux de mise à double voie entre Saint Marcellin et Moirans, la réalisation d'un ouvrage « saut de mouton » à Moirans et la création d'une voie terminus supplémentaire en gare de Gières.

Un effort doit être poursuivi vers le sud pour conférer à la ligne Valence-Montmélian la fonction qui lui est dévolue par le schéma national de développement des itinéraires frets. Ce schéma offre un pôle d'attraction dédié à l'implantation géographique du triage de Portes-lès-Valence.

La mise en œuvre des objectifs fixés pour le sillon alpin implique la poursuite des investissements. L'augmentation du niveau de service des TER, la création de liaisons TGV depuis le Sud et le renforcement des circulations de marchandises nécessitent l'augmentation de la capacité de la ligne, la modernisation de ses équipements et son électrification, qui par ailleurs concourt à une meilleure prise en compte des impératifs du développement durable dans le domaine des transports.

Sont retenues pour la période 2007-2013 les opérations suivantes :

- Augmentation de capacité sur la section Romans-Moirans (poursuite de l'opération engagée au CPER 2000-2006)
- Electrification de la section Valence TGV -Moirans
- Raccordement à la ligne à grande vitesse Méditerranée, aux abords de la gare TGV Sud Rhône-Alpes
- Modernisation de la section Gières-Montmélian
- Electrification de la section Gières-Montmélian

Ces opérations permettront de disposer d'une voie moderne, électrifiée de bout en bout, apte à accueillir tous les types de services. La modernisation de ce sillon apportera des atouts supplémentaires pour développer l'offre FRET, TER et VFE sur le département de la Drôme.

## De Valence à Chambéry

### Entité géographique

Afin d'optimiser son développement, le transport ferroviaire en Rhône-Alpes mise sur l'aménagement du Sillon alpin sud. Pour supporter les modifications attendues, les infrastructures doivent évoluer.

Cette remise à niveau nécessaire s'inscrit dans le cadre du contrat de plan 2000/2006, du contrat de projet 2007/2013 et du protocole d'aménagement du Sillon alpin sud qui y associe les collectivités locales.

Le Sillon alpin s'étend de Genève à Valence, en traversant le pays savoyard et la région grenobloise. L'axe ferroviaire situé à son extrémité sud, entre Valence et Chambéry est le **Sillon alpin sud**.



## Préparer l'avenir

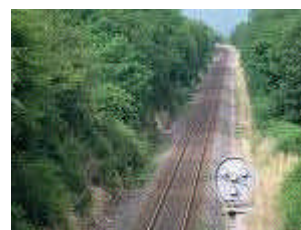
Cette modernisation prioritaire contribuera à :

- favoriser les reports de la route vers le rail pour les voyageurs comme pour les marchandises ;
- préserver l'environnement ;
- renforcer l'usage des transports en commun pour les déplacements quotidiens.



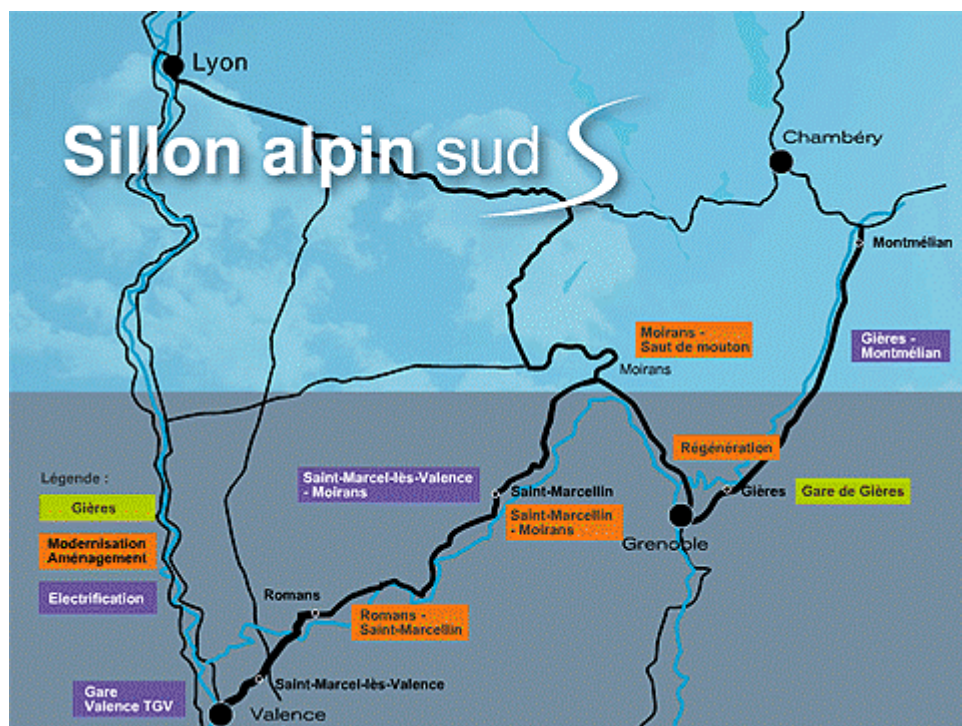
## Enjeux

- permettre à la Région Rhône-Alpes d'augmenter les services TER périurbains ;
- accroître la fréquence des trains ;
- améliorer la ponctualité des trains ;
- créer des liaisons TGV directes entre les grands bassins de population du Sillon alpin ;
- développer à terme le transport de marchandises entre le sud de la France et les vallées alpines.



La modernisation des infrastructures du Sillon Alpin Sud est dans sa phase de réalisation.

7 opérations, organisées en 3 phases de travaux, sont soit en cours d'études, soit commencées, depuis 2002.



Electrification Valence – Moirans –Gères et Montmélian

## Un gain global

À l'issue des travaux d'amélioration de capacité, à l'horizon 2009-2010, **RFF et les partenaires du projet devraient poursuivre l'aménagement de cet axe en électrifiant la ligne entre Saint-Marcel-lès-Valence et Moirans.**

Cette électrification nécessite une nouvelle enquête publique, qui est annoncée pour fin 2008.





L'électrification permettra :

- de remplacer, en partie, les TER thermiques par des TER électriques, plus respectueux de l'environnement ;
- des liaisons TGV directes entre les vallées alpines et la façade méditerranéenne, via le raccordement de Valence TGV ;
- d'ouvrir un axe électrifié complémentaire pour le transit de trains fret, principalement de jour, avec le tronçon Gières-Montmélian également modernisé et électrifié.

Les études d'avant-projet étaient inscrites au Contrat de plan État/Région 2000-2006. La phase opérationnelle est quant à elle inscrite au Contrat de projets État/Région 2007-2013.

---

## Les étapes

---

**Printemps 2007 à été 2009** : études d'avant-projet (AVP)

**Novembre 2008**: enquête publique

**2009 et 2010** : études détaillées

**2011** : début des travaux

**Horizon 2013** : mise en service

## Électrification

---

L'**électrification** de la portion Saint-Marcel-lès-Valence – Moirans interviendra en complément de la mise à double voie et de la création du saut-de-mouton de Moirans.



- L'électrification de l'axe permettra de remplacer les TER thermiques par des TER électriques, moins polluants, moins bruyants et plus performants en terme d'accélération et de freinage.
- Une fois électrifié, la circulation de quelques trains de marchandises pourra être permise par la continuité électrique entre la vallée du Rhône et l'axe franco-italien.

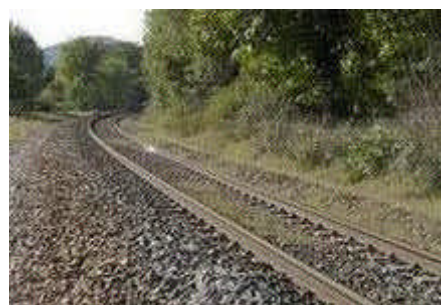
Les études d'avant-projet sont financées par plusieurs partenaires : Réseau Ferré de France, l'État, la Région Rhône-Alpes, les Conseils généraux de l'Isère et de la Drôme et la Métro.

---

### Un programme majeur

---

L'axe **Valence-Grenoble-Chambéry** est l'un des plus fréquentés de Rhône-Alpes. Accompagnant une forte croissance démographique, le besoin en offre de transport augmente considérablement, notamment pour les déplacements régionaux et périurbains.



Pour répondre durablement et proposer une alternative au transport routier, la ligne fait l'objet d'un **programme de modernisation et d'aménagement ferroviaire**, l'un des plus importants actuellement engagés en France.

Ce projet, dans sa globalité, représente un investissement très conséquent de 130 millions d'euros.

---

### Objectifs

---

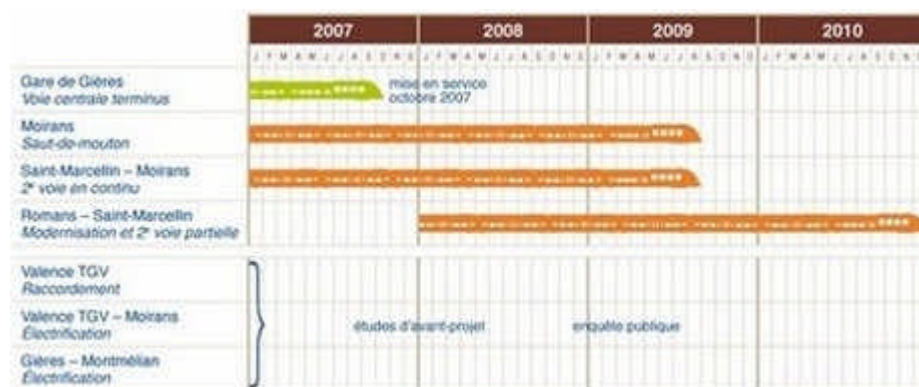
- doubler en partie la voie pour **augmenter la capacité du réseau ferré**
  - moderniser la voie pour **fluidifier les trafics, gagner en fréquence, régularité et compétitivité**
  - développer l'offre ferroviaire pour **favoriser un mode de transport collectif et durable**.
  - promouvoir l'inter modalité pour **organiser une meilleure connexion entre le train et les autres réseaux de transport urbain et départementaux**
  - aménager les gares et les quais pour **rendre le réseau accessible à tous**
-

## Développement simultané de l'offre TER

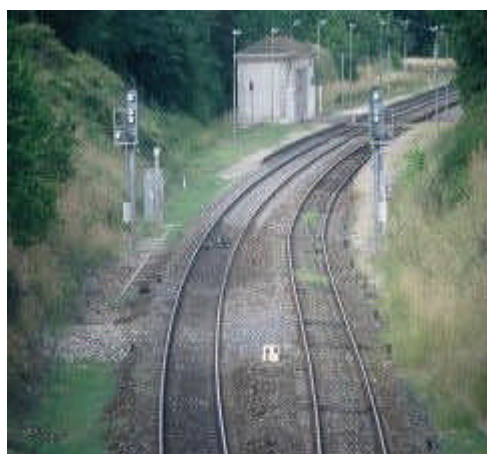
La Région Rhône-Alpes et la SNCF profiteront de ces améliorations pour procéder à un développement significatif de l'offre TER périurbaine en fréquence et en cadence, et pour assurer une meilleure régularité des trains.

Pour la Région Rhône-Alpes, la logique est de pouvoir proposer une gamme quotidienne de services TER intercités et périurbains améliorée.

## Planning



## Gières - Montmélian modernisation et électrification





---

## Modernisation de la ligne

---

La ligne sera équipée de **signalisations automatiques** pour favoriser l'écoulement de la circulation.

Une voie supplémentaire à quai sera créée en gare de Brignoud.

---

## Electrification de la ligne

---

La ligne sera électrifiée en 25000V depuis la future sous-station située sur la commune des Mollettes (73) ; les ponts et ouvrages seront mis au gabarit.

---

---

## Fonctionnalité et bénéfices

---

Ces opérations permettront :

- de **renforcer les dessertes périurbaines** entre Gières et Brignoud ;
- de mieux gérer **la desserte marchandises des sites industriels reliés au réseau** ;
- **d'assurer le passage de TGV, TER et trains de marchandises** en traction électrique ;
- de donner l'opportunité aux collectivités de réaliser des **opérations connexes** comme la suppression de passages à niveau, l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux...

La **concertation publique préalable L. 300-2 du code de l'urbanisme** relative à la création d'une troisième voie à quai en gare de Brignoud s'est déroulée **du 8 au 27 septembre 2008** sur la commune de Villard-Bonnot. Deux réunions publiques et la mise à disposition de registres en mairie et en gare ont permis de recueillir l'avis des riverains et de mettre au jour l'intérêt porté à ce projet de développement de l'offre ferroviaire entre Grenoble et Chambéry.

Les études d'avant-projet sont cofinancées par Réseau Ferré de France, l'État, la Région Rhône-Alpes, les Conseils généraux de l'Isère et de la Savoie, la Métro, Chambéry Métropole et la COSI.

---

## Des TGV sur le Sillon alpin sud

---

Le **raccordement** interviendra au terme des opérations d'augmentation de capacité entre Romans et Moirans et d'électrification de la ligne.

Il sera **exclusivement** affecté aux circulations de **TGV** :

- trajets directs entre le Sud de la France, Grenoble et au-delà,



sans nécessité de correspondance en gare de Valence TGV.

---

## Une voie directe

---

Le raccordement sera à **voie unique**, d'une longueur de l'ordre de 3 km, avec jonction à niveau sur une **voie supplémentaire** à quai en gare de Valence TGV

Les études d'avant-projet sont cofinancées par Réseau Ferré de France, l'État, la Région Rhône-Alpes, les Conseils généraux de l'Isère et de la Drôme et la Métro.

Les investissements ferroviaires sont longs à conduire et les phases d'études et de concertation en amont revêtent un caractère stratégique pour le bon aboutissement du projet et la maîtrise des coûts. Des moyens dédiés sont donc prévus dans le CPER pour la conduite de ces études indispensables pour préparer, retenir et consolider le cadre des décisions opérationnelles futures.

Sont concernés au titre des grands projets le développement des accès français à la liaison internationale Lyon-Turin, et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

D'autres études stratégiques concerneront :

- l'amélioration de la desserte TGV du sud de Rhône et desserte TER associée rive droite et rive gauche du Rhône
- l'augmentation de capacité sur le Sillon alpin nord : Chambéry-Aix les Bains-Annecy, sur la vallée de l'Arve (dont le nœud de la Roche-sur-Foron) ;
- études fonctionnelles de moyen terme de l'étoile grenobloise ;
- capacité de l'axe Grenoble-Moirans-Rives et shunt de Rives ;
- amélioration de l'axe Lyon-Centre/Ouest.

Un programme majeur pour le développement de la région

Le Contrat de Plan entre l'État et la région Rhône-Alpes a consacré une part importante de son enveloppe budgétaire aux aménagements ferroviaires du Sillon alpin sud. Le programme d'investissement engagé en fait l'un des plus importants projets ferroviaires de France, avec pour objectifs :

- de développer l'offre ferroviaire, afin de limiter la croissance du transport routier et ses conséquences sur l'environnement ;
- d'augmenter la capacité du réseau ferré régional, pour améliorer les dessertes voyageurs en terme de fréquence, de cadencement et de qualité de service ;
- de promouvoir une réelle politique intermodale et d'organiser une meilleure connexion entre les réseaux ferroviaires et les transports urbains, pour répondre à l'évolution des volumes et des pratiques de déplacement ;
- d'améliorer les dessertes ferroviaires périurbaines et de favoriser l'usage des transports collectifs pour les déplacements quotidiens.







# "TOUT REPENSER

## Les conséquences du TOUT ROUTIER

La densification en France et aussi en Europe de l'usage du camion pour le transport des marchandises et de la voiture pour le transport des personnes est réelle depuis la fin des années 1970. La poursuite de la mondialisation des échanges internationaux ne cesse



accroître cette densité du transport. Si la satisfaction de ce besoin se traduit par les retours sociaux que ces densités génèrent, une seconde vent se dresser de grandes difficultés tant pour l'avenir de notre planète avec le réchauffement climatique que pour le développement des transports avec la raréfaction des produits pétroliers.

### Les émissions de gaz à effet de serre

#### L'effet de serre

L'effet de serre est un phénomène naturel important pour la vie sur la planète. Il permet de maintenir sur terre une température moyenne de 15°C. Sans cet effet de serre, la température serait de -18°C.

#### Des effets de serre et réchauffement climatique

Depuis le début de l'ère industrielle, l'activité humaine a augmenté de façon exponentielle. Cette augmentation a entraîné une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Ces gaz ont contribué au réchauffement climatique. Les conséquences de ce réchauffement sont nombreuses : augmentation du niveau de la mer, sécheresses, inondations, etc.

Si deux voitures, l'une, les émissions et l'autre, les émissions de gaz à effet de serre, sont les mêmes, c'est un réchauffement de la planète.

#### Part des émissions de gaz à effet de serre de chacun des transports (en %)

1979	1999	2009
11,0	10,0	10,0

#### Part des émissions de gaz à effet de serre de chacun des transports (en %)

1979	1999	2009
11,0	11,0	11,0

### Emission de CO2 par mode de transport (en millions de tonnes)

Mode de transport	1990	2004	2005
Routier	110,7	131,9	130,4
Aérien domestique	4,5	5	4,8
Maritime domestique	1,7	2,5	2,6
Autre (eau transport fluvial)	0,2	0,8	1
Ferrovie	1,1	0,7	0,7

Par contre, la deuxième partie du XXI<sup>e</sup> siècle se joue maintenant, mais si rien ne se fait, vu le développement continu de nos activités industrielles, les hausses de température de la planète pourraient atteindre 1,4°C à 5,8°C supplémentaires d'ici 2100. Ceci entraînera des répercussions multiples sur les sociétés humaines et l'écosystème de la Terre comme la multiplication des anomalies climatiques. Les conséquences les plus visibles seraient une diminution de près de 30% des précipitations sur tout le pourtour méditerranéen et, dans le Nord au contraire, des précipitations accrues avec des risques d'inondations. D'autres pays verraient se multiplier cyclones, fonte des glaciers ou dégradation des coraux.

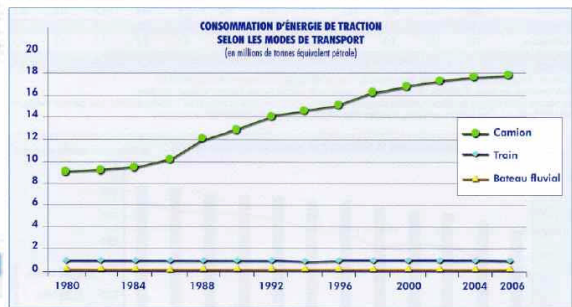
Pour éviter ces phénomènes, il faut, d'ici 2050, diviser par deux les émissions des gaz à effet de serre : cela passe par la diminution des rejets de gaz carbonique, produit de la combustion des moteurs de voitures et de camions.

### Part des transports dans la consommation énergétique (en %)

1980	1982	1984	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
24,00	25,70	25,90	27,10	28,30	29,30	29,70	29,90	30,40	30,90	31,20	31,20	31,50	31,50

### Consommation d'énergie de traction selon les modes de transport (en millions de tonnes équivalent pétrole)

1980	1982	1984	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Train	0,92	0,99	0,99	0,91	0,85	0,87	0,87	0,86	0,86	0,91	0,92	0,91	0,87
Camion	8,94	9,08	9,49	10,15	11,59	12,84	13,99	14,51	15,12	16,12	17,25	17,66	17,79
Bateau	0,13	0,18	0,24	0,37	0,57	0,88	1,39	2,08	3,08	4,09	5,09	6,10	6,10



Aujourd'hui, en France, le transport joue un rôle majeur, c'est plus de 20 % des émissions des gaz à effet de serre - c'est 13 % au niveau mondial - contre 5 % dans les années 60.

# "TOUT REPENSER

### La fin du pétrole

L'usage des énergies fossiles est l'élément clé de la baisse de la production mondiale de pétrole. Elle pourrait se situer entre 2020 et 2030 selon la situation et la situation des réserves.

Les réserves de pétrole sont limitées. Elles sont situées dans des zones géographiques précises. Elles sont donc sujettes à des tensions. Elles sont donc sujettes à des tensions.

La demande mondiale de pétrole est en constante augmentation. Elle est donc en constante augmentation.

Cette hausse des prix contribue à la baisse de la production mondiale et à l'augmentation des coûts de production.

Les parts de marché et une densification du transport routier. Les parts de marché sont en constante augmentation. Elles sont donc en constante augmentation.

La demande mondiale de pétrole est en constante augmentation. Elle est donc en constante augmentation.

### Parts de marché pour le transport de marchandises (en %)

1980	1982	1984	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Transport	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Routier	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Maritime	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Fluviale	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Ferrovie	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0

Source : 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360









# CONCLUSION

*Le site ferroviaire de PORTES- LES- VALENCE arrive à un carrefour de son histoire...*

*Crée par des visionnaires, qui en leur temps avaient cerné les enjeux de superposer en un même lieu différents modes de transport, ce site risque d'expirer par l'étroitesse d'esprit des « néolibéraux » qui par leur dogmes ne conçoivent de projets qu'à court terme et dont les concepts montrent malheureusement à l'heure actuelle leurs limites.*

*Nous cheminots CGT de PORTES- LES- VALENCE, nous PORTOIS, nous DROMOIS, nous ARDECHOIS, nous RHONE-ALPINS nous voulons pour les générations futures tracer un nouvel avenir...*

*Un avenir respectueux des hommes et de l'environnement permettant de vivre et travailler ensemble dans cette commune, ces départements et cette région que nous aimons et montrer que d'autres choix sont possible ici et en d'autres lieux pour le bien être commun.*

*Dans cette période complexe et difficile, il y a besoins de plus de solidarité, de plus d'égalité, de plus de réponses aux aspirations sociales, donc plus de services publics.*

*Dans le cadre des politiques libérales décidées par Bruxelles et le gouvernement Français actuellement en place, au fur et à mesure des différentes déclinaisons (restructurations, filialisations) au sein de la SNCF, les conditions de transports tant FRET que voyageurs ne cessent de se dégrader. Nous assistons à une politique basée sur les indicateurs financiers plutôt que sur la réponse aux besoins. Cette orientation purement comptable est suicidaire pour le service public. Il n'y a pas de fatalité à cette dégradation du service public ferroviaire SNCF que nous constatons quotidiennement.*

*Ce dossier prouve que les moyens existent sur le site de Portes mais aussi sur l'ensemble des infrastructures pour que le « service public » soit au « service du public ». Nous exigeons que ces moyens soient fortement augmentés pour le réseau ferroviaire, son entretien, sa rénovation, sa modernisation ainsi que son développement.*

*Cela passe par l'embauche de cheminots au « statut » pour assurer la sécurité des circulations, la sûreté dans les trains ,et enfin d' assurer un service de qualité au quotidien.*

*Le transport FRET et voyageur, au-delà de son caractère commercial, s'inscrit dans un choix de société. C'est une priorité pour la CGT d'en faire un enjeu pour concourir au développement durable. Les modifications de la loi d'orientation des transports intérieurs portent dorénavant une politique des transports, en France qui intègre les coopérations intermodales.*

*La reconnaissance aux wagons isolés doit être le caractère d'intérêt général pour le site de Portes-lès-Valence. Celui-ci peut et doit devenir une urgence afin d'anticiper au mieux les besoins futurs.*

Le syndicat CGT cheminots de Portes-lès-Valence.



Coordonnées :



Syndicat C. G.T. des cheminots de Portes lès Valence  
rue du 19 mars 1962  
26800 Portes lès Valence  
Tél. et fax 04.75.57.23.73  
E-mail : [cgt.cheminots.portes@wanadoo.fr](mailto:cgt.cheminots.portes@wanadoo.fr)

*« Les hommes ont besoin d'être unis, d'espérer, de lutter pour expliquer le monde et pour le transformer... »*

*Paul Eluard.*



*Rive droite du Rhône*

## **Liaison Valence - Avignon** **via Le Teil :** **vers des tests en car, fin 2009**



Valence TGV - Avignon via la rive droite du Rhône en train? C'est peut-être pour demain.

En visite inaugurale en Ardèche Méridionale, Jean-Jack Queyranne, président de la région Rhône-Alpes, a fait le point sur le dossier avec François Jacquart, vice-président en charge des transports.

Les réserves émises par la SNCF sur la compatibilité avec le trafic fret sont levées. Un protocole d'accord avec les régions Paca et Languedoc - Roussillon, la SCNF et RFF prévoit les conclusions d'une étude pour juin 2009.

Elle porte sur trois cadencements le matin, un en journée et trois le soir.

Soit 7 "sillons" sur les 300 empruntés quotidiennement sur les rails de RFF en rive droite.

Une préfiguration par des services de cars pourrait entrer en service dès décembre. Elle donnerait une idée de l'attractivité de cette offre pour les usagers.

Premier tronçon testé: entre Le Teil et Avignon. Dans un second temps, une liaison avec Nîmes est envisagée. Sur la partie rhônalpine, sept gares seraient réouvertes aux voyageurs. Dont celle de Portes-lès-Valence, privée actuellement de TER.

TRANSPORT DE VOYAGEURS – François Jacquart, conseiller régional (PCF) de l'Ardèche, se mobilise pour le département

# Le retour des trains en Ardèche pour 2012

« C'est une certitude, la rive droite du Rhône ouvrira aux trains de voyageurs, c'est dans le contrat de mandat de Jean-Jacques Quenec'h, président de la Région Rhône-Alpes ». C'est ce qu'affirme cette nouvelle c'est François Jacquart, conseiller régional communiste de l'Ardèche, en charge des transports. Plusieurs raisons à ce retour, c'est techniquement faisable, économiquement viable, un rapport qualité/prix intéressant pour les voyageurs qui bénéficient de tant de confort sur leur trajet travail domicile et enfin tous les blocages de l'État ont été levés suite au Grenelle de l'Environnement qui a donné son accord sur l'expérimentation sur plusieurs années pour le retour des trains de voyageurs. « Nous sommes siens de notre coup, sur sept autres retours, tout le matin, trois le soir et un à la nuit sur le trajet Valence TGV - Nîmes. Le potentiel de voyageurs est intéressant ». En

Ardèche c'est donc les communes de La Voulte, Le Pouzin, Cruas et du Rochemaître. Le TGV et Bourg-Saint-Andéol qui seront desservies. Avec une possibilité pour les Drômois de Porte-lès-Valence d'obtenir également une desserte sur le tracé. En ce moment la dernière étude qui porte sur les gares est en train d'avoir lieu pour répondre notamment aux obligations d'accessibilité par tous. Le compte rendu de l'étude est prévu pour la fin du mois de mars, l'ouverture des lignes pour 2012. De quel retour, celui qui lutte pour ce retour depuis plus de 15 ans, François Jacquart, originaire de la banlieue de Paris, a été « heurté » selon ses propres mots, à son arrivée en Ardèche pour le manque de transport. C'est en grande partie ce qui a fait la force de son engagement de militant politique. Aujourd'hui, s'il se dit satisfait de ce retour, il voit déjà plus loin avec le projet d'au-

tres pénitentes pour desservir le département.

## On ne s'arrête pas là

Le deuxième projet qui pourrait voir le jour est en lien avec le grand projet Chauvet. Comment faire pour que ce projet profite à l'aménagement et au développement du territoire. Là encore l'idée de faire revenir le train domine dans la tête de l'élu communiste. « L'urgence ferroviaire en fait. A partir du TGV en passant par Saint-Jean-le-Centenier jusqu'à Vignerot, on peut imaginer que d'ici 2015-2020, avec du matériel léger on puisse faire passer un train dans quel journal collabore avec le projet touristique. Voilà. 07. Les communes pourraient alors s'associer à ce projet en développant leurs propres projets touristiques. Même pour les plus grands défenseurs de la gare d'Alain dans la Drôme, le projet est cohérent et permet une correspondance avec la rive droite du Rhône. Il y a une cohérence en terme de baroque et de développement économique ».

Enfin dernier projet à plus long terme qui pourrait voir le jour en 2030 c'est la réintroduction de lignes style tram train au départ des grandes villes Ardennaises. Prises, Aubenas pour rejoindre la vallée du Rhône. « C'est pourquoi à la Région on ne veut pas céder aucune emprise ferroviaire par rapport à ce que pourrait décider les générations futures. Aujourd'hui, sur le schéma régional des services de transports, on ne voit pas de la perspective mais il ne faut écarter aucune piste ».

Et si à la Région on a bien



Le retour des trains de voyageurs est prévu pour 2012, en Ardèche, sur le tracé Valence TGV - Nîmes.

conscience que le train ne pourra aller pour faire la connexion train-bus. L'Ardèche est le seul département français à ne pas avoir de train de voyageurs. Pour la Région Rhône-Alpes réfléchit à l'amélioration des modes de transport en Ardèche. A l'instar du verbe indien qui dit que la terre n'est pas un don de nos parents mais un prêt de nos enfants, le département de l'Ardèche a choisi de laisser résider dans la capacité à laisser aux futures générations une

marque de mainmise multigénérationnelle. On voit les dégâts causés par le « tout routier » des années 70. Il faudrait trouver un juste milieu comme préconisait Nicolas Machavel avec cette maxime : « En politique, le choix est ramener entre le bien et le mal, mais entre le pire et le moindre mal ». C'est pourquoi François Jacquart a fait le choix du moindre mal.

## A propos du Mastro

François Jacquart soutient le retour du Mastro mais pas en gare contre les machines de dépôt. « Il ne faut pas tout mettre en place et pour tout ça l'hypothèse de se servir des voies pour du transport collectif. On ne peut pas mettre du TGV mass au train nul. Dans tous les cas il faut repenser le Mastro comme un véritable outil ferroviaire en élargissant l'offre à la clientèle avec d'autres choses ». Quant à sa mise en gare contre les machines de dépôt, il pense aux délégués de services publics proposés par le conseil général. « Qui s'est pour faire du service public, sinon attention que ça ne tombe pas dans le piège d'entreprises privées comme des spécialistes dans l'eau qui substituent aux TER leur propres gares de transports ».

MATHEU FAURE



François Jacquart, conseiller régional PCF en charge des transports.

## **Gare d'Allan**

### **et retour des trains sur la rive droite**



En ce début 2009, la région Rhône-Alpes lancera son étude concernant la réalisation de la gare d'Allan, dont les résultats seront rendus publics à l'automne. Il faudra encore attendre sans doute longtemps avant de passer à la réalisation... à moins que l'Etat, comme le réclame Didier Guillaume, le président du conseil général, ne décide de soutenir l'économie locale, assure le financement et lance immédiatement les travaux. L'étude préliminaire sur le retour des trains de voyageurs sur la rive droite du Rhône, elle, est en cours. Dans un premier temps, la Région et la SNCF travailleront à une préfiguration routière pour mesurer l'ampleur réelle de la demande. Concrètement, les premiers cars assurant une liaison Le Teil-Nîmes (environ 10 services par jour) pourraient circuler à partir de septembre ou décembre 2009.



## "La gare d'Allan risque de tuer le commerce de Montélimar"



Pour les Verts drômois, la politique des transports est un enjeu considérable du développement durable. Et l'idée majeure c'est, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, de limiter le tout routier et de développer les transports collectifs. Le train a donc toutes les faveurs. Mais pas la nouvelle gare d'Allan. « Nous avons un peu de mal à comprendre l'emballement qui se fait autour de ce projet qui ne s'inscrit dans aucune vision globale d'aménagement du territoire. Cette gare n'a jamais été envisagée par la SNCF, qui n'a pas intérêt à multiplier les arrêts sur la ligne à grande vitesse. Et contrairement à ce qu'on pourrait penser, les TGV s'arrêtant en gare d'Allan ne s'arrêteront pas à Valence. Le nouveau pôle commercial créé autour de la gare d'Allan constituera une vraie concurrence pour le centre-ville de Montélimar, car les TGV ne s'y arrêteraient plus et à terme c'est la mort du commerce de centre-ville » explique Jean-David Abel, le porte parole des Verts.

### « Que les choses aillent un peu plus vite »

On l'aura compris, les Verts préféreraient que les importants financements de la gare d'Allan (plus de 150 M€) soient investis ailleurs dans l'amélioration de la desserte vers l'arrière-pays et un meilleur cadencement des TER dans la vallée du Rhône. Globalement d'accord avec les autres aspects de la politique des transports du Département -les lignes interurbaines renforcées, la billettique unique, la multi modalité- les Verts aimeraient simplement « que les choses aillent un peu plus vite ».

# La gare de triage de Portes Les Valence a de l'avenir

Ne restons pas sur le bord de la voie à regarder passer les trains

Désengorger l'A7 qui passe sous nos fenêtres avec ses 20.000 camions est une idée de bon sens. Quand la population réclame du concret en favorisant le « fret » marchandises de la route vers le rail et le fleuve, elle a raison !

C'est d'autant plus une exigence de bon sens, que Portes-lès-Valence a des infrastructures : un triage et un port fluvio-maritime. Ce sont des atouts pour la future communauté d'agglomération, mais aussi pour la région Rhône-Alpes.

20 % du trafic international venant du sud de la France et de l'Espagne à destination de l'Italie et de l'Europe de l'Est transite par Portes-lès-Valence.

De plus, la venue de la plate-forme Leroy Merlin et ses milliers de containers attendus sont une aubaine !

**Alors n'y a-t-il pas à Portes avec toutes celles et tous ceux qui le veulent de telles exigences populaires ?**

**N'y a-t-il pas nécessité à se rassembler autour d'un beau projet pour redonner de la vie au « triage » de Portes ?**

Les communistes sont disponibles pour agir avec toutes les forces qui le souhaitent et pour mettre au cœur de ce projet, l'emploi, le développement économique, la défense de l'environnement.

Ils se félicitent que le Conseil Municipal ait adopté à l'unanimité une délibération en faveur d'une plate-forme multimodale à Portes-lès-Valence.

**Un collectif réunissant tous les acteurs concernés : usagers, citoyens, cheminots ne pourrait-il pas voir le jour ?**

Alors vous, qui êtes de bon sens et qui aimez l'air pur, seriez-vous d'accord pour participer à cette action ?

N'est-il pas temps de passer aux actes ?

**Si nous ne le faisons pas aujourd'hui, demain il sera trop tard ?...Ne ratons pas l'heure du train !**

Les communistes de Portes les Valence

*Sillon Alpin*



## UN PARC D'ACTIVITES POUR L'AVENIR DE VOTRE ENTREPRISE

**Un parc technologique et scientifique de 162 ha autour de la Gare Valence TGV-TER** Rovaltain compte sur ses deux parcs, le Quartier de la gare (10 ha) et le Parc du 45ème Parallèle (24ha), 53 entreprises aux activités tertiaires, de services et mixtes dans un cadre de vie et de travail de grande qualité. Soutenu par des partenaires, Rovaltain se destine aussi à l'accueil de structures dans le domaine de la recherche et ainsi conforter un positionnement technologique et scientifique. La création d'un pôle de recherche en toxicologie et en éco-toxicologie sur le site est en cours d'étude.



### **Une implantation optimale sur l'axe Nord-Sud Européen**

L'organisation du parc repose sur la centralité de la gare TGV TER, permettant une proximité optimale avec celle-ci de n'importe quel point du parc (liaisons piétonnes, routières et cycles). A 35 minutes de Lyon, à 1 h 00 de Marseille et de Montpellier et à seulement 2 h 10 de Paris, Rovaltain bénéficie d'une desserte ferroviaire quotidienne performante (plus de 52 arrêts TGV / jour).



Directement relié aux autoroutes A7 et A49, la situation géographique de Rovaltain est un atout supplémentaire à la desserte ferroviaire.

### **Un accueil des entreprises dans une démarche de développement durable**

Rovaltain, premier parc de la Drôme certifié ISO14001 depuis 2004, inscrit son développement dans une démarche de qualité environnementale. Depuis la phase de conception et d'aménagement jusqu'à la phase de construction, tout est durable sur Rovaltain, en référence au livret de Haute Qualité Environnementale (HQE) : 35 % d'espaces verts, liaisons multimodales, créations de cheminements piétons et cycles, espaces publics harmonieux et végétalisés, performance énergétique des bâtiments...



Avec ses 162 hectares disponibles, Rovaltain dispose d'un potentiel de développement unique en Drôme. Pour chaque projet d'implantation, un accompagnement personnalisé est proposé afin de définir une formule d'aménagement qui corresponde au mieux à la demande de chaque entreprise.



Gare de Valence-TGV

# ROVALTAIN : ENFIN UN VRAI ESPACE DE DEVELOPPEMENT ?

lundi 19 février 2007

par Jean-Michel BOCHATON

Depuis 12 ans, le périmètre autour de la gare TGV de valence (St Marcel les Valence- Albxan) est promis à être un "espace à enjeux". Situé stratégiquement à la conjonction du sillon alpin, de la vallée du Rhône, de la ligne TER valence- grenoble et de la ligne TGV - Méditerranée et de l'autoroute valence- grenoble, le site Rovaltain de haute technologie sort de terre.

Longtemps, les projets les plus délirants et les plus débiles ont été annoncés au fil des ans, sur ce périmètre (SPYLAND, Parc des Senteurs et des Arômes....).

Les communistes drômois, ceux de l'agglomération valentinoise ou ceux de l'agglomération romano-péageoise ont toujours milité pour que les activités installées à Rovaltain soient de vraies activités, de vrais emplois, non concurrentiels avec l'économie drômoise, générant un vrai développement du territoire et ouvrant la porte à de nouvelles activités industrielles.

A plusieurs reprises, les communistes ont eu à exprimer leur souhait que les activités installées sur Rovaltain "tirent vers le haut" une économie locale malmenée : ex Crouzet, Sextant, Monétel, filière textile, filière de la chaussure romanaise etc....

Depuis 3 ans, un virage a, visiblement été pris, marquant une volonté du syndicat mixte d'aménagement Rovaltain de s'inscrire dans ces critères.

Ainsi, on a vu s'installer les locaux du SDED, le syndicat d'électricité de la Drôme. Puis sont venus les locaux de l'INEED, une structure construite aux normes HQE de la Chambre de Commerce de la Drôme. L'INEED abrite une pépinière d'entreprises de la filière éco-environnementale. Depuis l'année dernière, 2 pôles de compétitivité sont localisés sur Rovaltain : le pôle Trimatex qui s'appuie sur des technologies propres et sobres, issues du savoir faire en chimie verte du CEA de Marcoule et Pierrelatte. Le deuxième pôle de compétitivité est centré sur la bio-masse avec l'objectif de mise au point du processus de fabrication de carburant issu de la transformation de la fibre de bois avec l'objectif d'une usine de production pour 2010.

Parmi les arrivées, citons aussi l'Association pour le transfert technologique dans le domaine des fluides critiques (SC). Le principe consistant à s'appuyer sur la recherche et les techniques du nucléaire pour transférer près de 90% de ces applications hors nucléaire : pharmacie, cosmétique, agro-alimentaire, matériaux...

## Enfin, deux gros morceaux sont annoncés sur Rovaltain :

► le projet d'installation de l'**Institut de Radio- Protection et de Sûreté Nucléaire (IRSN)** ; Si ce projet de ce géant de technologie française et de recherche se concrétise, ce pourrait être près de 270 chercheurs qui arriveraient sur Rovaltain, dans un premier temps. Ce projet de venue de l'IRSN suscite l'intérêt des universités de Grenoble 1 et de Lyon 1, de l'INPG, de l'INSA, du CNRS, de l'INSERM. Pour l'instant, l'implantation de l'IRSN sur Rovaltain est en compétition avec Nîmes et Arbois mais le projet drômois semble le seul qui soit articulé autour d'un vrai projet scientifique.

► En effet, il y a un mois, une conférence se tenait à Rovaltain scellant le projet d'adosser à l'implantation de l'IRSN **un pôle national de recherche et d'expertise en toxicologie et éco- toxicologie**. En clair, après l'adoption de la directive européenne "Reach", il est désormais fait obligation dès 2007, à tous les fabricants ou utilisateurs de produits chimiques ou toxiques de supprimer ces éléments nocifs dans leurs fabrications.

Toute la filière industrielle et chimique va devoir engager des recherches pour faire évoluer la composition des produits mis sur le marché pour s'inscrire dans ces critères nouveaux plus soucieux de l'environnement, de la santé des Hommes et du devenir de la planète. Cela va concerner des milliers de brevets dans des filières multiples.

A ce jour, il n'existe pas de lieu en France où soit concentré toutes les compétences, les labos, le matériel et les chercheurs et diplômés en capacité de répondre à ces besoins gigantesques. Rovaltain semble le site idéal pour installer cette plateforme de recherche.



On le voit, Rovaltain n'est plus une banale "zone industrielle de 500 hectares ou l'objectif serait de collecter le maximum de taxe professionnelle (ce qui n'est déjà pas rien), il s'agit d'en faire un outil de développement du territoire et de l'emploi pour contribuer à ce que ce concentré d'ingénierie et de technicité participe du développement sur place et à des activités utiles à tous.

**Il y a loin encore entre le projet et la réalité mais dans ce contexte, les élus communistes considèrent qu'ils faut associer toutes les forces vives drômoises à ce projet stratégique, notamment les unions départementales syndicales.**

Enfin, l'information, la transparence de la gestion du syndicat mixte Rovaltain devient l'enjeu de ces tous prochains mois car un tel projet d'aménagement du territoire ne peut se faire dans le secret.

Jean- Michel Bochaton

MODERNISATION DU SILLON ALPIN SUD L'enquête publique en cours

## Deux fois plus de trains à l'horizon 2011 !



La gare de Romans devrait voir passer jusqu'à 76 trains par jour en 2011, contre 36 aujourd'hui.

**A**ctuellement, 36 trains passent chaque jour en gare de Romans. À l'horizon 2011, le trafic sera plus que doublé. On annonce 76 trains par jour ! Avec même en 2013, quatre TGV supplémentaires (qui, eux, ne feront que passer). Autant dire que cet aménagement de l'axe ferroviaire Valence/Grenoble/Chambéry est un dossier "majeur".

Un dossier qui n'est pas nouveau. Mais qui est actuellement soumis à enquête publique. Cette modernisation permettra d'augmenter la capacité du réseau ferré pour gagner en fréquence et compétitivité. Ça, c'est pour les

voyageurs... On parle de "favoriser un mode de transport durable et collectif, alternatif aux déplacements routiers" (sic). Mais il s'agit aussi de développer un mode alternatif pour les marchandises. Traduisez: fret et ferroutage.

**Combien de murs anti-bruit ?** Jusque-là, rien que de très louable. Avec notamment l'électrification de la ligne (exit la traction diesel !), soit moins de pollution atmosphérique et moins de décibels... Sauf qu'en doublant le nombre de trains et parmi eux des trains de marchandises, plus longs et plus lents, pas sûr du tout qu'il y ait moins de nuisances sonores.

Ce qui explique d'ailleurs pourquoi des protections avec des murs anti-bruit notamment sont prévus par endroits !

### Quelles incidences sur la circulation ?

Deux fois plus de trains, c'est aussi deux fois plus de temps pour les barrières abaissées sur les passages à niveaux fermés. Avec des incidences en matière de circulation. Sachant qu'à Romans, il existe quatre passages à niveaux, dont deux sont sur des axes très fréquentés aux Trois Croix et avenue Bertholot. Faudra-t-il un jour les enterrer ou les surélever ? Et qui va alors payer ?

### REPÈRES

#### DE 36 À 76 TRAINS

■ C'est le nombre annoncé. Des trains qui circuleraient de 6 à 22 heures.

#### QUELLE FRÉQUENCE ?

■ Aux heures de pointe, il y aurait même un train toutes les 8 minutes.

#### LE 26 FÉVRIER

■ Le commissaire enquêteur sera présent à la mairie de Romans, ce jour-là, de 14 à 17 heures.

#### TRAVAUX

■ Sur la section Romans/Moirans et la gare de Gières, des travaux ont déjà été engagés pour 160 M€. Ils s'achèveront en 2010.

Au-delà de l'accroissement du trafic, un riverain, hier, s'interrogeait déjà sur la nature des transports "fret" qui passeraient par la gare ? Autant de questions qui méritent d'être soulevées.

Maryse SCHOON-GAYET

#### POUR EN SAVOIR PLUS :

L'enquête publique se poursuit jusqu'au 27 février. Le dossier est consultable à la mairie de Romans. Et sur [www.sillonalpainsud.fr](http://www.sillonalpainsud.fr).

## Le maire demande une réunion publique

**P**our Henri Bertholot, « de nombreux riverains ignorent tout de ce projet... Ils devaient être informés par Réseau Ferré de France. D'ailleurs, deux élus de notre groupe - riverains eux aussi de la gare - n'ont rien reçu dans leur boîte aux lettres ».

Le maire de Romans incite donc ses concitoyens à se saisir de l'enquête publique.

En l'espèce, il est vrai, il y a sur ce dossier beaucoup plus de gens concernés que pour des

procédures identiques menées pour le Cnor !

### L'enquête sera-t-elle prolongée ?

Cela dit, la Ville devra aussi rendre un avis. « Nous ne sommes pas contre le projet, mais il nous semble indispensable par exemple de prévoir des protections phoniques pour le quartier Daru, classé "à urbaniser" ou encore pour protéger la cité "classée" Jules-Nadi... ». Et Henri Bertholot d'ajouter : « Par écrit, nous

avons d'ores et déjà demandé la prolongation de deux semaines de l'enquête publique, en exprimant aussi le souhait que "Réseau Ferré de France" organise une réunion publique ». On l'aura compris, cette fois, par manque d'information (alors que "RFF" avait largement communiqué à l'occasion de travaux menés l'été dernier), le registre à la mairie - destiné à recueillir les remarques du public - reste pour l'instant très peu utilisé...



Pour le maire : « Il y a beaucoup de monde concerné ! ».

M.S.-G.



## Quels transports ? L'heure de vérité !

Après le temps de la négociation, à présent celui de la traduction législative. Le Grenelle a mis en avant les ingrédients d'une réorientation indispensable de la politique des transports en France et en Europe.

**Le projet de loi soumis au parlement certes s'en inspire, mais avec l'art du tri sélectif.** Il omet ou s'égare de propositions négociées et de décisions phares annoncées par le Président de la République dans son numéro médiatique en conclusion de la table ronde. A nouveau rattrapé le candidat libéral roublard ! L'organisation de ce Grenelle serait-elle considérée par le Président comme une de ses erreurs ?

Son intervention le 25 octobre 2007 vantait la négociation comme sa méthode réussie. : « *Vos décisions sont les miennes.* » Son propos du 20 mai 2008 à Orléans : « *Le Grenelle, tout le Grenelle doit s'appliquer* » se voulait loyal. Le gouvernement sous sa baguette et celle de sa majorité UMP vont-ils oser dénaturer ce qui a été tranché à cinq collèges ? Ce serait trahir un processus au-delà de la confirmation d'une attitude observée sur la représentativité syndicale. L'immensité de l'opinion publique pleine d'espoir sur le sujet s'en trouverait flouée.

**Les grands effets d'annonces ne suffisent pas à faire une politique des transports.** La « *rupture* » et le « *changement drastique de stratégie* » ne figurent pas dans le projet de loi. En l'état, il est illusoire de croire qu'il adviendra une réorientation du système de transport.

Les fondamentaux négociés et actés (politique multimodale intégrée, intérêt général pour le Fret ferroviaire, fluvial, maritime, coordination de la gouvernance pour les transports collectifs, arrêt de la concurrence TGV/Avion, Action européenne pour intégrer les coûts environnementaux dans le transport routier...) brillent par leur absence. Les recettes financières libérales, à l'échec pourtant avéré dans les transports, tels que les partenariats publics privés, y ont en revanche trouvé niche.

Députés et sénateurs ont objectivement loisir d'intégrer dans la loi la traduction réelle d'une négociation atypique saluée unanimement en Octobre 2007. Ils sont à leur tour attendus ! Gare à la patate chaude de la désillusion !

**Le Grenelle se voulait un trophée, il pourrait devenir un boulet.** En assumant le dumping social, tarifaire et fiscal, propre du concept libéral, il faudra assumer les nuisances environnementales, climatiques et sur la sécurité de nos transports. Il faudra assumer aussi le décalage avec les aspirations et attentes immédiates de l'opinion publique dont les salariés.

La nature de la révision des politiques publiques (RGPP), les choix fiscaux, les flous sur les financements, les reculs de maîtrise publique, le dogme anti service public, heurtent de plein fouet la capacité de réponses pertinentes

**Quoiqu'il en soit, les contenus proposés par les travaux du Grenelle constituent un ferment pour les mobilisations.** Ils sont nés d'un large rassemblement, et nourrissent un débat public. **Ils attendent une traduction politique concrète.** Ils incarnent un véritable projet de société nouveau, résolument

alternatif à l'actuel. **L'espace reste à investir, le rôle n'en revient pas aux négociateurs** en charge de persister à faire valoir les exigences sociales et environnementales dont le respect d'une négociation déontologiquement contractuelle.

Ce débat gagne l'Europe, le syndicalisme s'y emploie. **Cette capacité de rassemblement est une force à concurrence de l'ancrer en proximité et la mettre en mouvement.**

Bilan de la libéralisation des transports et réorientation vers un système économiquement, socialement et écologiquement responsable : là la France, dans sa présidence européenne, peut être utile, comprise, efficace et soutenue à concurrence qu'elle respecte et porte les décisions du Grenelle en ce sens.

**L'heure de vérité, celle où se juge la sincérité, arrive pour le gouvernement et sa majorité. C'est aussi une occasion unique pour tous ceux qui veulent faire avancer la cause et faire œuvre utile plus que politicienne : Agir pour mettre en œuvre ? Il faut que salariés et populations s'en mêlent et que le législateur traduise. Et vite il y urgence, la maison brûle.**

*Daniel. GENESTE*

Secrétaire général  
de l'Union Interfédérale des Transports CGT

## Grenelle et transports Le débat public est sur les rails



264 participants, convergences confirmées, exigence que la loi soit conforme à la négociation renforcée : le colloque Transports organisé le 15 juin 2008 au Conseil économique et social à l'initiative de la CGT, CFDT, CGC et des ONG est une réussite qui va faire date. La CGT y a joué un rôle majeur, sa crédibilité ne fait plus de doute.

Locomotive depuis un an de cette activité unitaire inédite, la CGT est incontournable dans ce « Grenelle » aux impacts importants sur le transport, ses salariés et le social pour eux et toute la société.

Cette unité est durable

Qui aurait dit au lancement du « Grenelle de l'environnement » que la pratique unitaire CGT conduirait là ? D'aucuns pariaient sur une attitude de blocage puis sur une démarche aventurière de notre part : mauvais calcul. C'était sans compter sur la ténacité revendicative assise sur un concept CGT des transports bien élaboré facilitant l'apport de propositions concrètes. Nous sommes à présent dans un cheminement solide. Les conquêtes sont toujours le fruit de patience et de cohérence, ces critères sont maintenant remplis. La voie est tracée pour alimenter et poursuivre le chantier du local au national et à l'Europe.

Encore plus large

Accueilli officiellement par le président du Conseil économique et social, troisième assemblée constitutionnelle de la République, ce colloque fait ressortir des convergences élargies. Des organisateurs aux groupements des autorités responsables du transport, en passant par les scientifiques et universitaires, sans oublier les intervenants depuis l'hémicycle comble, l'unanimité est incontestable : « la loi s'inspire du Grenelle mais n'est pas conforme à la négociation (1), le débat parlementaire doit rectifier le tir ». C'est une question de loyauté certes mais une obligation climatique, environnementale et sociale qui fera dire à J.-P. Besset de la Fondation Hulot, tirant les conclusions : « des actes, pas des paroles. Le temps de l'incitatif est fini, il a échoué : du dissuasif, des normes et des règlements ! Le politique doit avoir ce courage. Le Grenelle a créé une dynamique mais la société n'ose pas encore aller dans le dur... il faut l'y pousser ».

Ils le redoutent, faisons-le !

Le débat public est lancé comme jamais. En toute légitimité, nous pouvons démultiplier l'initiative à partir des besoins sur le terrain partout en France, dans la ville, le département, la région. La montée du rapport de forces est au bout. Députés et sénateurs devront l'entendre : « l'action et l'activité commune associations/ ONG/syndicats, usagers/salariés/citoyens sont devenues fondamentales » lance Eduardo Chagas, président de la Fédération européenne des travailleurs du transport (ETF). Déjà en cours de réalisation, les actes de ce colloque seront remis unitairement aux parlementaires dès septembre. La cohérence et la constance de la CGT ont une autre portée revendicative pour l'intérêt des cheminots que les seules présences ponctuelles et incantatoires. En se retirant du front uni du Grenelle, FO et CFTC font partie des absents qui ont eu tort.

Quels enseignements tirez-vous de ce colloque ?

Quelles perspectives en tirez-vous ?

#### **Michel Dubromel - France Nature Environnement - Administrateur de la SNCF**

Le point qui est important, nous en tant qu'association de l'Environnement, c'est l'opportunité pendant le Grenelle de pouvoir débattre avec tous les acteurs de la société, acteurs économiques, acteurs sociaux et représentants de l'État, des enjeux environnementaux et des enjeux développement durable puisque tous les acteurs étaient présents autour de la table.

Nous estimons qu'il était quand même très important qu'en l'espace de trois mois, sur le dossier des transports, nous ayons réussi à dégager très rapidement des points de convergence communs et très forts qui correspondaient tout à fait à ce que demandait le président de la République, une rupture, ceci a été confirmé fin octobre.

Par contre, depuis fin octobre, nous sommes très inquiets puisque aussi bien les comités opérationnels qui ont été mis en place que les projets de loi qu'on nous annonce reprennent un petit peu les objectifs mais par contre toute la partie mise en place semble être pratiquement vidée de son sens. Comme l'a témoigné à l'instant (durant sa brève apparition devant le colloque) Dominique Bussereau, on se rend compte que les financements ne sont pas au rendez-vous. Il n'y a aucun financement supplémentaire, donc les engagements forts de rupture n'ont aucun soutien financier et matériel et on sait très bien que ce sont les finances qui sont le nerf de la guerre.

Donc, tant que l'État se désengagera, parce que l'on a un désengagement de plus en plus important du financement des infrastructures de transports ou de tout ce qui permet de faciliter un report modal, nous n'aurons aucune évolution que ce soit sur le plan social, sur le plan économique ou environnemental.



Quels enseignements tirez-vous de ce colloque ?  
Quelles perspectives en tirez-vous ?

**Jean Sivardière - Président de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (FNAUT)**

Je crois que le premier enseignement de cette journée, c'est un consensus très explicite sur les faiblesses du projet de loi Grenelle de l'Environnement.

Tout le monde est d'accord pour déplorer que les investissements routiers et aéroportuaires soient encore trop importants et pour constater que s'il existe un programme intéressant d'infrastructures de transports collectifs urbains et de lignes à grande vitesse, malheureusement, ce programme n'est absolument pas financé.

Et donc le problème qui se pose, au-delà du choix de telle ou telle infrastructure, actée ou non dans le programme, c'est la recherche de nouveaux financements.

Je crois qu'une des pistes pour dégager de l'argent public en faveur de ces investissements vertueux, c'est d'éviter les gaspillages d'argent public. Or, manifestement, pour suivre de grands travaux routiers, c'est un gaspillage d'argent public parce qu'au fond, ces investissements seront opérationnels dans 10, 15 ans, 20 ans. Mais quel sera à cette époque le prix du pétrole et quel sera l'état du climat ? Personne n'en sait rien mais on peut malgré tout être très pessimiste et il est évident dans ces conditions que le choix des investissements doit se faire en fonction de ces deux paramètres : le prix futur du pétrole et l'état du climat.

Je crois qu'un autre point à ne pas perdre de vue est que nous avons vraiment besoin de dégager d'énormes financements en faveur du rail et des transports publics urbains.

On n'arrive déjà pas aujourd'hui à dégager les financements nécessaires pour répondre aux besoins actuels clairement identifiés. On le voit, par exemple, avec l'état de saturation catastrophique des transports franciliens mais on connaît des situations analogues en province et, d'autre part, il faut arriver à anticiper. C'est précisément ce que l'on n'a pas su faire en Île-de-France. Anticiper sur ce que seront les besoins de déplacements, en particulier les déplacements de proximité lorsque le pétrole sera de 100 à 150 dollars le baril.

Au-delà de ce problème du financement, il y a deux autres problèmes auxquels il faut arriver à trouver des solutions.

Le premier problème, qui est fondamental, c'est celui de l'étalement urbain. Cette tendance est absolument catastrophique aussi bien sur le plan écologique que sur le plan social. Or, malheureusement, les décisions récentes du gouvernement vont à l'encontre d'une maîtrise de l'étalement urbain.

Je pense à la maison à 15 euros promise par Madame Boutin. Cette maison à 15 euros, étant donné son faible coût, se situe forcément en périurbain lointain à 20, 30, 40 kilomètres des centres ville et par conséquent, les futurs habitants de ces maisons devront être capables de financer les déplacements automobiles qui seront de plus en plus coûteux.

Une autre décision du gouvernement qui va renforcer l'étalement urbain c'est, selon la suggestion de la commission Attali, la libéralisation de l'implantation de nouvelles grandes surfaces. Là encore, forcément, ces grandes surfaces vont s'implanter à la lisière des villes et parfois même franchement

à l'extérieur, générer encore des déplacements automobiles, donc des gaspillages de pétrole et une accentuation du changement climatique.

Autre point qui doit être traité et qui ne l'a absolument pas été pendant le Grenelle de l'Environnement, c'est le problème institutionnel. Je veux dire par là qu'actuellement les décisions en matière de transport sont prises par une multitude de décideurs indépendants les uns les autres, non hiérarchisés : il y a les communes, les intercommunalités, les départements, les régions, l'État. Tout cela fait que des décisions incohérentes sont prises. On voit, par exemple, des départements qui financent des services d'autocars directement concurrents de trains TER financés par les régions. On voit aussi des départements financer des routes qui vont bien entendu concurrencer, le transport ferroviaire régional.

Alors, ce que propose une organisation comme la FNAUT, c'est une rationalisation de ces centres de décisions. Nous pensons qu'il faut renforcer les intercommunalités d'une part, les régions d'autre part. Les intercommunalités en leur donnant des pouvoirs sur les voiries communales pour éviter que, comme c'est trop souvent le cas en particulier en Île-de-France, une commune se permette de bloquer un projet de transports collectifs d'intérêt général. Nous pensons qu'il faut renforcer le rôle des régions face aux départements parce qu'elles ont la bonne échelle géographique pour piloter toutes les politiques économiques d'aménagement du territoire et bien sûr de transports, aussi bien transports collectifs que voiries.

**Interview de Michel Dubromel et Jean Sivardière réalisée par Gilbert Garrel**

Daniel Geneste  
\_Secrétaire général de l'UIT-CGT

# Formation des élus sur les Transports

## mercredi 5 novembre 2008

**Vendredi 14 novembre 2008 de 10h00 à 18h00 Salle Jacques Brel Espace Culturel LIVRON**

Les transports représentent des enjeux très forts dans la Vallée du Rhône. Transitent sur les départements de l'Ardèche et de la Drôme, les hommes et les marchandises de l'Europe du Nord et du Sud, les flux interrégionaux, le débouché du sillon alpin et celui du massif central.

L'Ardèche n'est pas desservie par la SNCF pour les voyageurs, les N86, N7 ainsi que l'A7 sont saturées. Les infrastructures ferrées nécessiteraient d'importants travaux de réhabilitation. Les communes ou syndicats de transports urbains ne reçoivent aucune aide de l'état pour développer les transports collectifs. Le développement du fret fluvial, pourtant mode de transport écologique et le moins cher, n'est pas épaulé comme il le devrait.

La flambée du coût de l'énergie et du prix à la pompe, les débats publics autour du Grenelle de l'Environnement font de ces questions une priorité pour les français. Le récent débat instaurant la possibilité d'une "carte orange" sur tout le territoire mais sans obligation pour les entreprises de prendre en charge une partie du coût en est l'illustration.

Les collectivités vont devoir s'impliquer dans les solutions écologiques moins coûteuses pour les usagers. Un regard neuf doit être porté sur les Plans de Déplacements Urbains et les schémas régionaux des transports pour repenser le développement du territoire en intégrant ces enjeux dans les choix faits.

Cette formation abordera aussi les besoins de financements nouveaux accordés par l'Etat pour les collectivités territoriales : départements, régions, agglomérations pour développer les modes de transports doux, pour développer les transports collectifs, pour les agglomérations urbaines.

**Intervenants : François JACQUART**, 1er Vice Président de la Commission Transports de la Région Rhône Alpes, Président du Comité de ligne Ardèche sud

**Pierre TRAPIER**, Maire de Portes-lès-Valence, Vice Président aux Transports Urbains à Valence-Majors, Membre du GART

**Daniel BLACHE**, cheminot, Collaborateur des élus à la Région Rhône Alpes sur les transports



# Libre opinion :

Afin d'améliorer ce dossier, cette page vous est consacrée dans une démarche d'implication pour noter les points qui feront bouger le site de Portes et préparer l'avenir.