

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 31



JUILLET 2006

ASSOCIATION POUR LE RESPECT
DU DROIT ET DE L'ENVIRONNEMENT

Concilier Transports et Cadre de vie

Ce cahier d'acteur est proposé par l'ARDEN – association pour le respect du droit et de l'environnement – agréée dans les départements de l'Isère, la Loire et le Rhône. L'ARDEN est membre de la coordination associative constituée pour le débat Transports VRAL. Ce cahier s'appuie sur le résultat d'une enquête réalisée auprès des riverains des infrastructures de transport en vallée du Rhône et dans l'arc languedocien au cours des mois d'avril et mai 2006, à l'occasion du débat.

Cette contribution met principalement l'accent sur l'impact local des infrastructures.



Association pour le Respect du Droit
de l'ENvironnement

CONTACT
ARDEN

167, chemin de la Chapelle
38121 REVENTIN-VAUGRIS

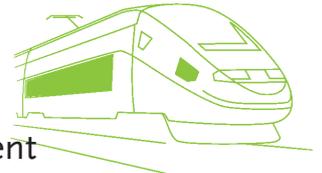
Tél. : 04 74 58 84 38
grasyv@wanadoo.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien

LE TÉMOIGNAGE de Paul BONSENS

Depuis plusieurs siècles, la famille BONSENS est installée à Verinum dans la vallée du Rhône, un village où les générations successives



de BONSENS produisent fruits et vins des Côtes du Rhône. Paul BONSENS, 55 ans, gérant actuel du domaine a été satisfait de voir qu'en ce mois de mars 2006, le débat sur les transports en vallée du Rhône et dans l'arc languedocien était enfin engagé. Concernant les transports en vallée du Rhône, Paul a en effet beaucoup à dire. C'est pourquoi le correspondant local du Journal local "la Voix du Rhône" est venu l'interviewer.

LA VOIX DU RHÔNE : Monsieur BONSENS, vous habitez au cœur de la vallée du Rhône et vous circulez dans toute l'Europe pour assurer la promotion de vos productions. Quel regard portez-vous sur le système de transport de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien ?

Paul BONSENS : Je résumerai la situation en disant de la vallée du Rhône et de son prolongement languedocien qu'ils représentent :

- un territoire bien équipé en infrastructures de transport ;
- un ensemble de milieux naturels très dégradés ;
- un territoire où les riverains des axes de transport sont "saturés" de nuisances ;
- enfin, un espace dont le système de transport apparaît finalement très déséquilibré.

Je parle de **territoire bien équipé**, car ici, à la hauteur de Verinum, on recense pas moins de 7 grands axes de transports parallèles, avec l'ex-nationale 86 et une voie ferrée dédiée au fret en rive droite du Rhône, en rive gauche l'autoroute A7, la RN 7, une voie ferrée classique et la ligne TGV. Entre ces deux rives, le Rhône navigable. Difficile de faire mieux, d'autant, que le sous-sol est sillonné de conduites de pétrole, de gaz et produits chimiques divers...

Ma famille a suivi de près la construction de l'autoroute A7 à la fin des années soixante, plus tard, la construction des barrages sur le Rhône et récemment, celle de la ligne TGV. Tout cela a représenté beaucoup d'expropriations et un véritable séisme agro-écologique, car en plus des vergers et zones maraîchères, les milieux alluviaux du Rhône ont été les grandes victimes de ces équipements.

LA VOIX DU RHÔNE : Peut-être, mais la CNR - Compagnie Nationale du Rhône - s'est lancée dans un plan de restauration du fleuve, destinée à compenser ce dégât aux milieux naturels ?

Paul BONSENS : Cette initiative de la CNR est méritoire, et les autres maîtres d'ouvrage et gestionnaires des infrastructures feraient bien de la suivre, car les riverains de l'autoroute, des nationales et des voies ferrées subissent des nuisances peu prises en charge par ceux qui les génèrent ou les abritent. Permettez-moi de citer ces nuisances subies par les riverains, puisqu'une enquête récente de l'ARDEN vient de s'y intéresser :

• d'abord **le bruit, de jour, comme de nuit**, car les poids lourds représentent le gros du trafic nocturne. Une nuisance intolérable dans des quartiers de St-Romain en Gal, Ste-Colombe, Roussillon ou Salaise... pour n'en citer

que quelques uns. Les doubles vitrages que les habitants mettent la plupart du temps à leurs frais, complétés parfois par un doublage des murs, sont généralement insuffisants pour atténuer une nuisance qui conduit à réorganiser la maison afin de trouver le sommeil. Autant le dire, l'été, il est impossible de dormir avec les fenêtres ouvertes quand on est à côté de l'A7... ce qui amène certains, avec le réchauffement constaté ces dernières années, à envisager de climatiser leur habitation... à leurs frais, une fois encore. Et ne parlons pas des jardins, dont les riverains d'autoroute, de nationale ou de voie ferrée, se sentent spoliés. "Impossible de se tenir dehors pour manger... lire le journal... jouer avec des amis... se reposer... La litanie des riverains est édifiante sur l'intensité des nuisances « locales » de ces infrastructures et sur l'absence de réponses des pollueurs protégés par les « normes » faites pour eux..."





• **la pollution atmosphérique** est la deuxième nuisance citée par les riverains des infrastructures, avec les odeurs d'hydrocarbures et ces dépôts de poussière noire, grasse sur les fenêtres, les vitres, les balcons, les façades, les meubles de jardin... Mais ces dépôts vont également sur les étendages de linge et les piscines dont la ligne d'eau est soulignée par un trait noir... sans parler des fruits et légumes qu'il est indispensable de laver. Très nombreux sont ceux qui se plaignent de pathologies respiratoires et d'allergies attribuées à cette exposition aux nuisances de la circulation. Les experts ne font-ils pas état en France de 18000 morts tous les ans du fait des nuisances routières ? Trois fois plus que les accidents de la route... Mais là encore, aucune réponse des pollueurs...

• enfin, **la dissémination des déchets** est une autre source de nuisances que les riverains subissent sans bénéficier d'aide ou de compensation de la part des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de ces voies. Là encore, le détail des objets récupérés dans les jardins constitue un véritable inventaire à la Prévert... Dans ce domaine encore, les riverains doivent assurer à leurs frais le nettoyage des abords de leurs maisons souillées en permanence par des pollueurs toujours impunis.

LA VOIX DU RHÔNE : Ces inconvénients ne sont-ils pas le prix inévitable d'un système de transport performant ?

Paul BONSENS : Malheureusement non, car le système de transport de la vallée du Rhône qui retient les habitants dans "ses lanières" est un **système déséquilibré**. Il ne répond qu'imparfaitement à leurs besoins, ni à ceux des personnes en transit et même des "chargeurs" de marchandises. La fréquentation des axes de transport est très inégale, avec une utilisation prépondérante des axes routiers et un potentiel sous-exploité du fer et de la voie d'eau. Pour ces derniers modes, les parts de marché n'ont fait que baisser depuis

plus de 30 ans, avec heureusement un redressement récent de la voie d'eau.

Le système actuel dans lequel le transport routier ne paie pas son juste prix en est la cause. Mais concernant les voyageurs, les causes de l'explosion de la circulation routière se situent aussi dans la politique d'urbanisme et une offre de service ferroviaire peu attractive. Bref, "**on s'est laissé envahir par la voiture**", sans exploiter rationnellement la panoplie d'infrastructures à notre disposition.

Pour résumer la situation je dirai que la vallée du Rhône, l'arc languedocien et leurs habitants sont saturés d'infrastructures et de nuisances. Aussi, ce n'est pas avec de nouvelles autoroutes qui aggraveraient la situation que l'on renforcera le bien vivre et l'attractivité économique de cette région. Ce qu'il faut, c'est **changer radicalement de politique de transport**.

LA VOIX DU RHÔNE : Quelles orientations souhaitez vous voir prendre par l'État ?

Paul BONSENS : La politique des transports qui doit être conduite par l'État, mais aussi par l'ensemble des collectivités locales, ne peut être celle du lobby qui réclame sans cesse "plus de routes". Cela a conduit à la situation d'engorgement routier et aux problèmes environnementaux que nous subissons. La politique des transports à conduire dans l'espace VRAL doit permettre :

- de respecter les engagements internationaux pris par la France (**réduction des gaz à effet de serre** en premier lieu) ;
- de stopper la progression d'un **trafic routier pour partie inutile** (le débat a suffisamment évoqué les marathons parcourus par les yaourts, crevettes et autres pièces automobiles...) et **étouffant** ;
- de permettre une meilleure utilisation des infrastructures ferroviaires et fluviales.

Cela implique une **rupture avec les politiques routières** conduites jusqu'alors - investissement, tarification, réglementation -, une meilleure exploitation de tous les réseaux et un rééquilibrage des investissements en faveur du rail et de la voie d'eau. **L'État** ne peut donc agir seul mais **doit être soutenu par l'effort des diverses collectivités territoriales**, en fonction de leurs compétences. Certaines, comme la région Rhône-Alpes qui s'orientent vers un cadencement du réseau TER en 2007 vont dans le bon sens.

Il faut également que soit stoppée la dégradation de l'environnement par les axes de transport de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien et que soit conduite une **politique volontariste de réhabilitation des abords des infrastructures** par les gestionnaires de réseaux. Il faut que les riverains retrouvent des conditions de vie supportables sans avoir à payer une isolation phonique ou thermique imposée. Cela constitue pour ces ménages déjà pénalisés, une sorte de "**double peine**", renforcée encore par la dévalorisation de leurs propriétés que certaines agences évaluent à 25% de leur valeur.

À la lumière de ce que vivent les riverains des voies ferrées, je pense d'ailleurs que le report souhaitable des marchandises sur le rail n'est pas une fin en soi. Il doit être accompagné d'une réduction significative du bruit des convois de fret ferroviaire. Cela suppose d'importants programmes de recherche et des investissements non négligeables sur cette technologie.

L'État doit promouvoir enfin une **politique d'urbanisme**, conduite par les collectivités locales, **qui ne prolonge pas l'étalement urbain** favorable à l'usage de la voiture individuelle. Dans ce domaine, un important travail de sensibilisation me semble nécessaire pour convaincre les hommes politiques locaux, dont l'avenir électoral prime parfois sur les enjeux environnementaux de moyen et long terme.



LA VOIX DU RHÔNE : Au moment où le débat s'achève, quelle est votre opinion concernant les diverses mesures proposées par l'État pour faire face aux deux défis de congestion des axes de transport et de dégradations environnementales ?

Paul BONSENS : Dans la liste des mesures proposées par l'État, beaucoup semblent à même d'atteindre les deux objectifs essentiels que sont le rééquilibrage entre modes de transport et la réduction des nuisances environnementales.

La plupart des actions intitulées "mobilité soutenable" et report modal qui conduisent à agir à moyen ou long terme sur la demande de transport vont dans le bon sens, et en particulier :

AU NIVEAU DES AGGLOMÉRATIONS :

- le développement des TER et leur cadencement ;
- la priorité aux transports en commun en ville ;
- l'incitation au covoiturage, notamment dans le cadre de plans de déplacements d'entreprises ;
- un aménagement du territoire et un urbanisme moins générateurs de déplacements routiers.

POUR LES PÉRIODES DE POINTES D'ÉTÉ OU D'HIVER :

- l'étalement des migrations touristiques ;
- les mesures d'exploitation routière (information des usagers, modulation des péages, régulation de vitesses) ;
- la mise en place sur un espace débordant d'ailleurs la vallée du Rhône de navettes de type "Trans-Manche" ;
- le développement de l'auto-partage dans les zones touristiques (location sur place de voitures) ;
- l'interdiction de doubler pour les poids lourds.

POUR LES MARCHANDISES :

- une offre ferroviaire et fluvio-maritime compétitive ;



- la taxe carbone, les quotas d'émissions de CO₂, la réduction des vitesses.

POUR L'ÉVOLUTION À LONG TERME :

- le changement des systèmes de production et la relocalisation d'activités ;
- la sensibilisation de la population et en premier lieu des scolaires sur les comportements de mobilité indispensables pour atténuer le réchauffement de la planète.

En tout cas, **l'accroissement de la capacité routière doit être impérativement bannie**, que ce soit dans une vallée du Rhône et un corridor languedocien déjà saturés, ou même sur le versant cévenol où un aménagement de type autoroutier porterait atteinte à une économie basée sur l'image de nature et de calme des sites et productions ardéchoises.

Dans le contexte de crise climatique dans lequel nous sommes d'ores et déjà engagés, le préalable à toute politique durable des transports est **un discours de vérité** que les politiques doivent tenir. **La politique des**

transports de demain ne peut être celle d'hier, dans les secteurs saturés comme dans les zones à l'écart des grands axes ! D'ailleurs cette politique doit être conduite à une vaste échelle et ne doit pas se limiter à un corridor engorgé.

Vous savez, moi, demain, j'aimerais bien que mon fils puisse vivre à son tour sur le vignoble de qualité que les générations précédentes nous ont légué. Je souhaite donc que les politiques prennent rapidement les mesures qui permettent de **concilier transports et cadre de vie**, un équilibre que le "tout routier" a rompu.

