

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 03



RÉSEAU ACTIONS TRANSPORTS DRÔME ARDÈCHE

Des citoyens pour une autre politique des transports

Le Réseau Actions Transports est un collectif d'associations qui s'oppose à la politique du "tout autoroute", notamment en Drôme Ardèche, et qui propose et demande que des solutions alternatives soient étudiées et retenues.

Le débat public voit s'opposer des arguments dont la technicité n'a d'égal que la complexité et l'inflation des informations.

Le RAT-DA souhaite traduire le bon sens

des populations en apportant la contribution suivante au débat. L'argumentation du Réseau Action Transports s'appuie sur des études scientifiques référencées sur le site Internet du Réseau.

Le collectif est composé de :

- Beaumont Les Valence/ABC Association Beaumontoise Citoyenne
- Chabeuil/ANTI (Défense de l'environnement de Chabeuil)
- Chabeuil/Ateliers citoyens
- Charpey/ADECV : (défense du cadre de vie de Charpey)
- Étoile/ADBR : Association des bords du Rhône
- Étoile/Étoile Avenir
- FRAPNA : Fédération Rhône Alpes de protection de la nature
- Montéléger : Impulsion Démocratique
- Malataverne / Riverains de la N7
- Romans / ASOR : Association de défense de l'ouest Romanais
- SAED / Sud Ardèche Environnement et Développement
- Vallée de la Drôme / Harmonie
- Saint-Désirat / Vivre à Saint Désirat
- Etc.



CONTACT

Jean-Marc DELORME
Les puits
26760 BEAUMONT-LES-VALENCE

Tél. : 06 63 51 05 70
jm.delorme@wanadoo.fr
<http://perso.wanadoo.fr/djm/rat>

**"Celui qui croit qu'une
croissance exponentielle
peut durer indéfiniment
dans un monde fini est soit
un fou, soit un économiste"**

KENNETH BOULDING

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp

Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



2015, l'Odyssée des transports

OÙ L'ON VOIT QUE LE PIRE EST CERTAIN SI ON CONTINUE COMME ÇÀ

> En 2006, le débat public sur les transports en vallée du Rhône avait bien montré l'intérêt de changer de politique des transports

Le pétrole allait rapidement devenir de plus en plus rare et cher, provoquant la diminution du nombre des camions et des voitures sur les routes. Le transport routier, très producteur de gaz à effet de serre, devrait laisser beaucoup plus de place aux transports ferroviaire et fluvial beaucoup moins énergivores.

Il était temps, la planète commençait vraiment à chauffer !

> Fin 2006

Le ministre des Transports avait pourtant décidé de régler le problème des transports en vallée du Rhône en faisant passer l'A7 à 2 fois 5 voies.

> Cette décision avait provoqué en 2007, dans toute la vallée du Rhône et en Languedoc-Roussillon, des manifestations des populations locales sans précédent

Blocages à répétition de l'autoroute par des milliers de manifestants, occupation des péages, etc. Le gouvernement aurait pu prévoir l'ampleur de ce mouvement protestataire si le débat public avait vraiment permis aux associations et aux citoyens de participer. Mais la lutte avait été trop inégale : bénévoles avec peu de temps et de moyens, contre professionnels des transports et du BTP avec budgets de communication colossaux.

Le projet d'autoroute ardéchoise avait tout de même été abandonné, les camions ayant horreur de monter les côtes.

> C'est en 2010 que les choses commencèrent à se gêner avec le passage du prix du gasoil à la pompe de 2 à 3 euros en 6 mois

Très peu d'investissements avaient été faits dans le ferroviaire et dans les TER, si bien que les transports se faisaient toujours en majorité en voiture. Comme rien n'avait non plus été fait pour ralentir l'augmentation des distances entre trajet et domicile (de plus en plus de lotissements à la campagne), et entre domicile et commerces (de plus en plus de centres commerciaux en dehors des villes), l'ardoise fut très lourde à digérer pour le particulier. Des mouvements sociaux très importants eurent lieu en 2011 pour demander à l'État de compenser, par des baisses de taxes et d'impôts, la baisse de leur pouvoir d'achat (plusieurs milliers d'euros par an pour un ménage moyen)... sans compter les traditionnelles grèves dans les transports publics.

> Mais il n'y avait plus rien dans les caisses en 2012

Le coût relativement faible des transports, conséquence des subventions accordées aux transports routiers et aériens (TIPP, détaxation du kérosène, etc) avait accéléré la délocalisation des productions. Le chômage avait atteint 20% de la population et le pays broyait du noir.

Dans la Drôme, même les entreprises de transport routier et de logistique allaient mal du fait du dumping social exacerbé des pays de l'Europe de l'Est. 80% des camions sur l'A7 étaient dorénavant étrangers. Leurs énormes réservoirs de plus de 1000 litres leur permettaient de traverser la Vallée du Rhône sans s'arrêter ni apporter quoi que ce soit à l'économie locale.

Un coup fatal fut porté à la viticulture et à l'agriculture fruitière lorsque des associations de consommateurs montrèrent que les vins et les fruits étaient très fortement pollués par la



circulation sur l'A7. Les consommateurs n'en voulaient plus.

> En 2015, le réchauffement climatique dû pour une partie significative aux transports routiers, était devenu une évidence

Les canicules de 2007, 2009, 2012 et 2013 avaient chacune battu des records de température. 39°C à l'ombre pendant 3 semaines de suite.

On n'avait jamais vu ça !

De nombreux pays avaient fait des efforts importants par rapport à leurs engagements de Kyoto. La France était à la traîne, avec 80% des transports encore assurés par la route.

D'autant que le progrès technologique n'avait toujours pas permis de remplacer le bon vieux moteur à explosion. Peut-être des piles à hydrogène équiperaient-elles en série les véhicules, mais sûrement pas avant 2025!

Le PIB, qui bénéficiait jusqu'alors des crises (les accidents, la pollution, c'est bon pour les affaires), montrait chaque jour des indicateurs de plus en plus inquiétants : baisse de la consommation, croissance négative, chômage, etc.

Depuis le passage à 2 fois 5 voies de l'A7, les accidents de camions bloquaient maintenant l'autoroute chaque semaine.

L'activité économique locale en était de ce fait régulièrement paralysée.

>>>> LE DÉBAT DE 2006 SUR LES TRANSPORTS AVAIT VRAIMENT ÉTÉ UNE OCCASION RATÉE.

EN 2015, L'URGENCE DE LA SITUATION NE PERMETTAIT PLUS DE RELANCER DES ANALYSES.

LA CRISE ÉTAIT LÀ.

2015, l'Odyssée des transports

OÙ L'ON VOIT QU'UN AUTRE DÉVELOPPEMENT EST POSSIBLE

> En 2006, le débat public sur les transports en vallée du Rhône avait bien montré l'intérêt de changer de politique des transports

Le pétrole allait rapidement devenir de plus en plus rare et cher, provoquant la diminution du nombre des camions et des voitures sur les routes. Le transport routier, très producteur de gaz à effet de serre, devrait laisser beaucoup plus de place aux transports ferroviaire et fluvial beaucoup moins énergivores. Il était temps, la planète commençait vraiment à chauffer.

Le projet d'élargissement de l'A7 à 2 fois 5 voies avait donc rapidement été enterré par le ministre des Transports, et plus personne n'en reparlait.

> L'été 2007 avait d'ailleurs été inhabituellement calme en matière de bouchons sur l'autoroute

Le passage à 2 euros du prix du litre de gasoil à la pompe y avait sûrement été pour quelque chose.

Je crois bien que c'est ce changement dans les mentalités qui a fait que le covoiturage s'est vraiment développé en 2007, et que l'auto-stop a de nouveau été considéré comme une alternative conviviale pour diminuer le nombre de voitures sur les routes.

Le projet d'autoroute ardéchoise avait lui aussi été abandonné, les camions ayant horreur de monter les côtes.

> Le passage en 2010 du prix du gasoil à la pompe de 2 à 3 euros en 6 mois passa quasiment inaperçu, car les

automobilistes avaient déjà réduit de moitié le coût de leurs déplacements

Ils en avaient réduit le nombre, et utilisaient beaucoup plus que par le passé les trains et les TER. Ceux-ci avaient convaincu l'opinion par la meilleure qualité du service offert. Il est vrai que la mise en place d'une taxe sur les transports routiers, trop polluants, avait permis à l'Etat et aux collectivités locales d'investir dans des transports par voie ferrée qui n'avaient plus rien à voir avec ceux de 2006. Finies les grèves à répétition dans les transports en commun.

En 2011, syndicats et politiques avaient dépassé les vieux clivages idéologiques et s'étaient enfin mis à travailler ensemble, pour un véritable service public.

Le Rhône avait également vu une augmentation très importante de sa navigation.

> 2012 fut l'année d'une véritable reprise de la confiance des ménages

On commençait à voir les effets des taxes qui avaient été instaurées sur les transports polluants, routier et aérien.

Certaines activités avaient été rapidement relocalisées. Il était par exemple devenu anti-économique de cultiver des fruits au sud de l'Espagne, de leur faire traverser l'Europe en camion pour être mises en conserve en Hollande, et faire ensuite le chemin en sens inverse dans les mêmes camions pour être vendues aux consommateurs espagnols.

Les AMAP (Association de Maintien d'une Agriculture Paysanne) dont on commençait à parler en 2006 avaient fleuri un peu partout. Elles mettaient en relation directe les consommateurs avec des producteurs locaux de fruits et légumes, de viande ou autre produit.



Produire localement redevenait compétitif car le transport était enfin payé à son prix réel, sans subvention aucune.

> En 2015, le réchauffement climatique dû pour une partie significative aux transports routiers, était devenu une évidence

Les canicules de 2007, 2009, 2012 et 2013 avaient chacune battu des records de température. 39°C à l'ombre pendant 3 semaines de suite. On n'avait jamais vu ça !

Mais de très nombreux pays avaient fait des efforts importants par rapport à leurs engagements de Kyoto. La France était dans le peloton de tête, avec encore 50% des transports assurés par la route. Heureusement, l'effort se poursuivait.

Le progrès technologique n'était plus un enjeu. Peu importait que des piles à hydrogène équipent ou non un jour en série les véhicules, de toute façon sûrement pas avant 2025!

Le BIB (Bonheur Intérieur Brut) avait remplacé le PIB comme indicateur de développement et progressait chaque jour : citoyens moins assistés et plus responsables, soutien à l'éducation, progrès dans la santé, biodiversité des espèces, meilleur cadre de vie, plein emploi, etc.

Les subventions aux transports qui avaient été diminuées et réaffectées aux économies d'énergie et au "développement durable", avaient eu comme résultats de très nombreuses créations d'emploi dans l'artisanat, le tourisme vert, etc.

LE DÉBAT DE 2006 SUR LES TRANSPORTS AVAIT VRAIMENT ÉTÉ UTILE.



Une toute autre politique des transports est indispensable, réalisable et urgente



Plaine de Chabeuil - été 2015
Où l'on voit que le pire est certain si on continue comme ça



Plaine de Chabeuil - été 2015
Où l'on voit qu'un autre développement est possible

Notre perception du fonctionnement des transports actuels et futurs

> Le progrès technologique

ne pourra pas empêcher une réduction volontaire (sinon forcée du fait de la pénurie d'énergie) de notre mobilité. L'hydrogène n'est qu'une belle idée dont on ne voit pas d'application avant longtemps. La production

des biocarburants est consommatrice de trop d'espaces et d'énergie pour être rentable.

> "Il n'existe aucune étude

qui démontre les retombées favorables des investissements d'infrastructures routières en

matière de productivité économique ou de développement local"

(RAPPORT DE LA CCEE COMMISSION DES COMPTES DE L'ÉCONOMIE ET DE L'ENVIRONNEMENT D'AVRIL 2006).



Les orientations que nous préconisons

> Financer les infrastructures nécessaires au développement des modes de transport ferroviaire et fluvial moins polluants

en taxant le transport routier pour que celui-ci paye enfin les très importants coûts externes qu'il génère en matière de bruit, d'émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, d'artificialisation des sols,

de congestion et d'insécurité, d'atteintes à la biodiversité ;

> Développer par l'information et l'éducation des populations, et par des aides financières, les solutions alternatives

que sont les transports en commun, la relocalisation des productions (AMAP, etc), le télétravail, le covoiturage, la réduction de la

vitesse et de la puissance des véhicules, le frein à l'augmentation constante des distances habitation-travail et habitation-commerces, etc. ;

> Ne plus réaliser aucune nouvelle infrastructure autoroutière,

mieux utiliser les routes existantes en réalisant le contournement des agglomérations.

Notre acceptation des mesures proposées par l'État

> L'État a, à l'occasion de ce débat,

LA SEULE VÉRITABLE OPPORTUNITÉ de changer radicalement de politique des transports, étant donnés les enjeux colossaux en matière d'environnement et de société.

Les volumes de trafic en vallée du Rhône et arc languedocien sont tellement

gigantesques, que si des décisions politiques courageuses ne sont pas prises, elles ne le seront jamais.

> Ces décisions courageuses sont indispensables

pour ne pas détruire des milliers d'hectares

d'espaces remarquables de notre territoire, tenir dès 2010 les engagements de la France en matière de lutte contre un réchauffement climatique qui s'annonce catastrophique (protocole de Kyoto), et faire face à une crise du pétrole qui va s'exacerber et à laquelle nous ne sommes absolument pas préparés.