

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Nom :
Prénom :
Organisme : AGORA 79
Coordonnées :
Lieu :
Date : 15 juin 2006

AGORA 79 dont le siège est situé à RIBAUTE les TAVERNES au sud d'ALES est une Association opposée au projet A79. Elle fait partie du Collectif *Cévennes Garrigues* avec d'autres Associations de GIGNAC à l'ARDECHE en passant par SAUVE et ALES.. Ce Collectif est relié au Groupe DRÔME-ARDECHE par le même souci de suivi d'un tracé émis par le SETRA en 1997, tracé repris également par les C.C.I. du Sud -Est dont celles d'ALES et AUBENAS afin d'exercer une pression pour l'inscription de l'A 79 au C.I.A.D.T.

Notre opposition, très en amont d'une décision sixde réalisation, s'est regroupée Autour de l'idée qu'on ne se battrait pas pour un tracé , mais qu'il fallait étudier d'autres voies que le *tout routier* pour le transport des personnes et des marchandises.

Pendant plus de trois ans, pour contrer la pression des C.C.I., en s'appuyant sur les travaux de la F.N.A.U.T. (*M. SIVARDIERE*) et sur des rapports Ministériels (*Dominique DRON*) le Collectif organise de nombreuses réunions publiques de GIGNAC à LORIOLE , touchant plusieurs milliers de personnes . Diverses manifestations ont également eu lieu .

Nous sommes aujourd'hui naturellement partie prenante dans le débat public (un membre du Collectif fait partie de la Commission Transports du C.L.A.P.E. et participe à la plupart des réunions Thématiques et Territoriales de ces débats) car le projet A 79 figure clairement comme une alternative dans le rapport BLANCHET, même s'il n'y est pas défini comme la meilleure solution pour désengorger l' A9. au niveau de MONTPELLIER car le trafic y est assez captif (seul le transit International pourrait se reporter sur l'A 79.)

Nous pensons que la volonté exprimée par les pouvoirs publics d'éviter l'entassement des populations vers la côte , où passent la plupart des infrastructures à grands débits actuelles , par le désenclavement des Piémonts au moyen d'un axe Est-Ouest (A79.) est une fausse bonne solution.

Une meilleure implantation des populations et de l'économie dans l'arrière pays nécessite l'amélioration du réseau actuel Nord-Sud routier et ferroviaire , et non pas Est-Ouest . Le pont de Pondres sur la N 110 est significatif de la carence de l'état dans ce domaine.

Ce débat , placé en dehors de tout projet concret d'infrastructures , devrait permettre d'élargir la réflexion en allant en amont de la problématique du transport dans une zone limitée au Sud de la France ; il aurait fallu sans doute le placer dans un contexte Européen.

En effet , est-il raisonnable de parler de réduire l'émission de gaz à effet de serre et de continuer à vouloir augmenter l'offre d'infrastructures qui vont entraîner forcément une augmentation des émissions de CO2 .

Peut on parler de développement , même durable , quand on sait que la terre est limitée en ressources de tout genres (énergies fossiles), et que seul un humain sur six environ a profité du formidable développement lié à l'utilisation de ces énergies , alors qu'en toute justice , c'est toute l'humanité qui aurait dû et devrait en profiter. Tout le monde sait très bien qu'au niveau de consommation actuelle des pays les plus riches , les ressources de la terre ne suffiront pas à un rattrapage économique des pays les plus pauvres.

Un coup de frein est à envisager sérieusement . Les timides avancées des accords de KYOTO ne suffisant pas .

Les pouvoirs publics doivent préparer les populations au fait qu'après un *avant le pétrole* et un *pendant le pétrole* il va y avoir un *après le pétrole* qui ne sera pas forcément un retour à *avant le pétrole* , mais qu'il va falloir s'organiser au niveau mondial pour éviter des tensions entre les peuples et des flux migratoires incontrôlables .

Parmi les familles de mesures présentées , nous sommes pour :

- La régulation des existants
- par un meilleur rapport multimodal ,
 - Régulation des vitesses ,
 - Modulation des péages ,
 - Régulation des accès aux autoroutes ,
 - Incitation au covoiturage ,
 - Cadencement généralisé du réseau ferroviaire ,
 - Sillon à qualité garantie pour le fret .
- Le développement des modes de transports fluviaux , maritimes et ferroviaires.
Par des investissements en conducteurs , locomotives et wagons *Modalor*, pour utiliser au mieux les sillons laissés libres sur la rive gauche du Rhône par le TGV Méditerranée .
- Par l'électrification de la ligne Nîmes – Alès – Mende et la réalisation rapide du viaduc de Nîmes pour des trains directs Alès – Montpellier .
Sur la ligne d'Alès il serait intéressant de créer des gares avec parkings à l'intersection des axes Est-Ouest (Ners , Nozieres , St.Mamert) dans lesquelles serait disponible un billet unique (parking gardé , train et transport urbain dans Nîmes et Montpellier) , ce qui permettrait un désengorgement routier de ces villes . On pourrait aussi prévoir la réactivation de la ligne Sommières - Montpellier .
- Un progrès technologique soutenu dans le cadre de la recherche sur les énergies renouvelables (éoliennes ,solaire , moteurs économiques : à air comprimé , à eau etc....) .
Trolleys bus généralisés en ville et entre les cités dortoirs et les villes (ce type de transport serait moins cher que les tramways et plus rapide à installer) . Transports par les airs (type dirigeable) .
- La maîtrise de la mobilité routière :
 -
 - Interdiction aux poids lourds de doubler sur les autoroutes en
Dehors des zones prévues à cet effet.
 - Vitesse modulée pour éviter les bouchons .
 - Télé-péages généralisés pour éviter les attentes aux péages .
 - Prix du péage modulé en fonction du nombre de passagers à
l'entrée des villes .
 - Parkings généralisés en dehors des villes .
 - Taxe au km. Pour les poids lourds (boîte noire plombée) .
 - Autre taxe à étudier pour les camions étrangers. En raison
de la forte dégradation des routes occasionnée par les
poids lourds , ces taxes permettraient de remettre à
égalité le transport routier et ferroviaire .

- Pour une modification des comportements :
- Il y a urgence à préserver les terres agricoles autour des villes afin de recréer des ceintures vertes, ce qui éviterait le transport de primeurs qui viennent souvent de très loin.
- Il faudrait éviter les délocalisations des industries qui génèrent des flux importants de transports.
- Il faudrait éviter de nombreux transports inutiles (les veaux nés en Aveyron, engraisés en Italie et qui viennent se faire manger en France).
- Il faudrait créer des plates-formes logistiques pour les transports de messageries afin d'éviter, dans les villages, les défilés de camions des différentes maisons de distribution qui font de nombreux kilomètres pour quelquefois un petit colis.

La modification en profondeur des comportements et des modes de vie peut en effet induire des formes de mobilité conduisant à long terme à un bilan du système habitudes de mobilité (étalement des de transport très différent, au regard des objectifs économiques , écologiques et sociaux du développement durable , modification des migrations saisonnières) ou des pratiques de conduite (auto partage) , recours plus important aux transports collectifs , modification des politique d'urbanisme, d'aménagement du territoire ou de planification territoriale , changement de systèmes de production / consommation .

Nous sommes contre :
Toute nouvelle infrastructure autoroutière (A 79 .)

Nous avons développé depuis 1995 les raisons de cette opposition que vous pouvez retrouver en nous contactant à :

LES CEVENNES SANS AUTOROUTE

Daniel GAGNIER Le Grand Devois 30610 SAUVE

AGORA 79

Louis JULIAN Allée des tilleuls 30720 RIBAUTE les TAVERNES

Nous remercions La Commission Particulière du Débat Public et les services de l'état qui ont préparé ces débats de grande qualité.