

VALENCE le 18 Mai 2005

RECU le

Objet: **CIRCULATION CONTINUE**
Sans feux tricolores ni giratoires

02 JUIN 2006

521

COMMISSION PARTICULIERE
sur la POLITIQUE des Transports
26 Boulevard Saint ROCH
Tél: 04.32.44.89.50
84 000 AVIGNON

Monsieur le Président,

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

Les premières questions portées au débat :

1 Faut-il se déplacer toujours plus ?



> Réunion thématique organisée par la CPDP :

Offre et demande de transports.

Valence mardi 11 avril

Comment se forme la demande de transports ? Pourquoi la mobilité se développe-t-elle ?

Comment nos modes de vie et l'organisation économique conditionnent-ils nos déplacements ?

La congestion est-elle inéluctable ? Où se situent les zones critiques ? Quelles sont les conséquences de la congestion ? Comment va-t-elle évoluer ? Quel système de transports privilégier : celui du marché et de la compétitivité, celui de la solidarité et du service public ou encore celui du cadre de vie et de l'organisation de l'espace ?

Les moyens modernes permettent de se déplacer plus facilement qu'aux siècles derniers ?
C'est un sujet déjà abordé il y a plus de 15 ans déjà avec des solutions et des promesses non tenues d'où la congestion d'aujourd'hui ?
Mais pourquoi veut-on à tout prix sacrifier la VALLEE DU RHONE uniquement ?

2 Quels rôles peuvent jouer les transports en matière d'aménagement du territoire ?



> Réunions thématiques organisées par la CPDP :

Transports et développement des territoires

Marseille mercredi 12 avril • Lyon jeudi 13 avril • Montpellier mardi 18 avril

Faut-il concentrer les infrastructures là où les besoins sont les plus forts, ou au contraire faut-il irriguer de nouveaux territoires en y créant de nouvelles dynamiques ? Quelles sont les politiques d'aménagement des trois régions dans le nouveau cadre de la décentralisation ? Comment concilier les différents types de trafic sur les infrastructures existantes ou en projet ? Quels sont les projets de transports collectifs des collectivités ?

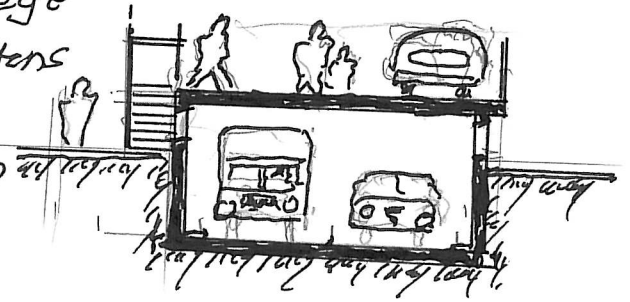
La ROUTE n'a pas suivi l'essor des CAMIONS

10 Mai 2006

(2)

chassés des NATIONALS par les réductions de vitesse dans les
Traversées de VILLAGES pourtant Tributaires du TRAFIC ?

Contre le passage
enterré de 2 files à 90 km/h dans
un sens unique laissent la totalité
de l'espace public aux villageois ?



3 Quels sont les impacts des transports sur l'environnement ?



> Réunion thématique organisée par la CPDP :
Transports et enjeux globaux d'environnement
Lyon mercredi 19 avril

Qu'en est-il du changement climatique et quelles en seront les conséquences ? Qu'est-il engagé pour répondre aux objectifs environnementaux que nous nous sommes fixés au plan national, européen et international ? Les écosystèmes et la biodiversité sont-ils menacés ? Des transports écologiques sont-ils possibles ? A quelles conditions réduire la consommation d'énergies non renouvelables ? Quelles sont les conséquences de la limite des ressources pétrolières ?

L'impact des transports sur l'environnement est catastrophique s'ils sont concentrés en un seul lieu. La traversée des VILLAGES se faisant à 2 files en sens unique avec un ouvrage dit à 1/2 Niveau qui

permet le croisement des véhicules mêmes à 150 km/h et des piétons même avec des poussettes en toute sécurité, le tout étant de définir ce que l'on veut réellement ?

4 Quels sont les impacts des transports sur les populations riveraines ?



> Réunions thématiques organisées par la CPDP :
Transports et enjeux locaux d'environnement
Montpellier mardi 25 avril Valence mercredi 26 avril

Comment limiter les impacts des infrastructures sur les milieux humains et naturels ? Faut-il avoir peur du transport des matières dangereuses dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ? Comment réduire les accidents de la route sur les grands axes ? Quelles sont les solutions d'avenir pour atténuer le bruit induit par les infrastructures ? Comment minorer leurs impacts sur le paysage et l'environnement local ? Comment prendre en compte, au mieux, les risques naturels ?

L'impact sur les populations provoque des nuisances et des rejets pour diverses raisons ?

Mais le contrôle par une série de CAMERAS réversibles par les A.S.F. Tout dépend des

destinations choisies ?

Par la simplification de l'utilisation directe sans avoir de nombreuses manipulations peu économiques ? Mais ce n'exclut pas le mélange RAIL ROUTE pour une diffusion des marchandises selon le cas, le région ou autre ? Il en est de même pour le Transport des passagers ?

5 Pourquoi les poids lourds utilisent-ils principalement la route ?



> Réunion thématique organisée par la CPDP :
Transports et mobilité des marchandises
Avignon jeudi 27 avril

Est-ce inéluctable ? Quelles perspectives d'évolution du transport des marchandises par la route face aux autres modes ? Comment limiter les poids lourds sur l'autoroute et les reporter sur les trains, les fleuves ou la mer ? Doit-on réserver certains modes, certains horaires, certaines voies aux marchandises ? Quelles sont les opportunités et les limites du report modal ?

18 Mai 2006

(3)

6 Que faire pour inciter les particuliers à abandonner la voiture au profit d'autres modes de transports ?



> Réunion thématique organisée par la CPDP :
Transports et mobilité des personnes
Nîmes mercredi 3 mai

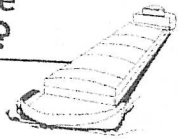
Comment infléchir l'évolution de la mobilité des personnes en mettant en œuvre des mesures de report modal ? Quel report maximal peut-on escompter, à quelles conditions ? Quel est le bilan des problèmes actuels de mobilité ? Quelles sont les marges de manoeuvre des collectivités territoriales face à la congestion annoncée ?

On pense tout de suite des TRANSPORTS EN COMMUN dans les villes ou autres qui vont aussi surcharger la congestion en question à condition d'améliorer le confort des usagers ce qui est très loin de la réalité

La voiture est un mode de liberté dans sa diversité d'un endroit à un autre dont certains abusent pour des parcours de proximité ? Revenir aux siècles précédents est un non sens ?

Les Transports en VALLEES du RHÔNE et dans l'ARC LANGUEDOCIEN ont un tel essor que l'aménagement des routes n'a pas suivi malgré les promesses si bien qu'il existe encore des tronçons avec 3 files (voies) qui sont alternées ce qui demeure très dangereux et non plus à la mesure de ce qu'il faudrait ?

7 Comment fonder une politique de transports spécifique pour l'espace vallée du Rhône - arc languedocien ?



> Réunion thématique organisée par la CPDP :
Politique de transports : passé, présent et futur
Avignon jeudi 10 mai

Quels enseignements peut-on tirer des réunions thématiques ?
Quelle a été l'évolution dans le temps des priorités et des stratégies ?
Quels sont les objectifs et les moyens des politiques de transports des pays de l'Union européenne ? Quels sont les principaux leviers d'une politique des transports pour l'espace vallée du Rhône, Languedoc-Roussillon ?

8 Faut-il réguler, développer ou contraindre les transports routiers ?



> Réunions territoriales organisées par la CPDP :
Acceptabilité des mesures proposées par l'Etat, testée dans 13 villes
Perpignan, Sète, Montpellier, Alès, Avignon, Marseille, Mende, Privas, Lyon, Valence, Grenoble, Narbonne, St-Etienne

Que peut-on attendre d'une meilleure utilisation des transports existants ? A quelles conditions envisager la création de nouvelles infrastructures routières ? Doit-on contraindre la mobilité des personnes et des marchandises pour répondre aux enjeux du développement durable ?

Les mesures proposées par l'Etat testées dans 13 villes ne sont pas acceptables comme la seule solution possible ?

L'évolution de la circulation et du parc automobile vont faire à brève échéance la libération des

AXES ROUGES de PARIS par une CIRCULATION CONTINUE par un GAIN de TEMPS considérable, on en est toujours à la quête depuis 1970 en moyenne ? En modifiant le profil de la chaussée de la CARBONNIERE à MARSEILLE on y trouve des STATIONNEMENTS qui font cruellement défauts ? Avant la création d'autres infrastructures il faut adopter tous les existants ? En attendant les décisions et les CREDITS, la mise en sens unique de certaines AUTOROUTES les jours de grande SATURATION ?

18 Mai 2.006

(4)

Ce DEBAT sur les TRANSPORTS dans un lieu précis cache un véritable DEBAT PUBLIC sur les ANOMALIES de la ROUTE et cela concerne l'ensemble de nos DÉPUTÉS ?

Parce que une fois sorti de la voie principale c'est Toutes les routes du FRANCE qu'il faut examiner et s'inscrire pour les mettre en conformité avec la réalité ?

Le MAILLAGE de la VALLEE du RHONE est une des solutions immédiates sans le projet retenu par l'ETAT séduisant mais les expropriations et les embuches du TRAFIC vont retarder à plus de 30 ans, 2 fois x 2 files supplémentaires seront alors bien restrictives au lieu des 10 files possibles dans les prochaines années ?

Encore faut-il que les AUTOMOBILISTES puissent s'exprimer face au MUTISME des POUVOIRS PUBLIC ?

Restent à votre disposition, Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mes meilleurs sentiments !

→ * copie
de ma lettre au conseil Général

DELHOMME Henri (78ans)
5 Rue Clément Ader

26.000 - VALENCE

Tel: 04.75.55.45.85

(Généraliste Amateur)

Je souhaite recevoir :

- ☒ Le journal du débat public (4 numéros)
- ☒ La synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- ☒ Le dossier du maître d'ouvrage (200 pages)
- ☒ Les cahiers d'acteur au fur et à mesure de leur parution

Je souhaite poser une question :

POURQUOI LA VALLEE DU RHONE est-elle
{ sacrifiée et qui est responsable du retard dans les
programmes promis depuis plusieurs années !

Nom DELHOMME Prénom Henri Téléphone ci-dessus
Organisme DEFENSE des AUTOMOBILISTES
Adresse 5 Rue Clément Ader Code postal 26.000
Commune VALENCE Courriel _____