

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

Nom : **Présidente Mme CUVELLIER**

Prénom : **Mariette**

Organisme : **Coordination TGV Drôme-Vaucluse**

Coordonnées : **Les Rouvières** TEL 04 75 46 34 20 / 06 23 12 22 63

mariette.cuvellier@wandoo.fr

Lieu : **26220 Dieulefit**

Date : 29/06/06

Qui sommes-nous ?

La Coordination TGV a lutté contre une implantation insensée du TGV Sud-Est, faisant fi de toutes les normes de sécurité (passage en zone sévésos et en zones inondables) et ne tenant aucun compte des habitants de la vallée du Rhône :

Cette vallée est l'espace le plus habité puisque s'y regroupent l'emploi, les commerces, les services : les habitants supportent les nuisances des grandes infrastructures : pollutions phoniques importantes et pollution de l'air qui s'étend largement de la vallée du Rhône jusqu'à l'arrière-pays, avec de fortes conséquences sur la santé.

Vallée du Rhône, couloir saturé.

La vallée du Rhône fait l'objet d'études répétitives et coûteuses dont les conséquences sont peu prises en compte.

En 1990 un congrès sur les couloirs saturés a conclu qu'il n'était plus acceptable d'implanter de grandes infrastructures en vallée du Rhône : s'en est suivie l'implantation du TGV, et aujourd'hui un projet d'implantation d'autoroute dans les mêmes conditions, c'est-à-dire à partir d'un débat truqué.

Le débat sur les transports : un débat truqué

La qualité du débat ne dépend pas du nombre de réunions publiques organisées, mais du contenu des dossiers présentés.

Les études qui nous sont présentées font abstraction de trois faits essentiels qui marquent l'avenir de notre pays :

Le coût de l'énergie : Les recherches très superficielles qui analysent les problématiques de transports dans les 20 ans à venir n'intègrent pas les problèmes de l'approvisionnement énergétique : cela relève de la faute professionnelle.

Ce fut, selon les intervenants, un choix délibéré qui est inadmissible.

Aussi nous demandons qu'une étude soit réalisée qui intègre les problèmes de l'approvisionnement en énergies fossiles, les coûts des carburants, son incidence sur les niveaux de vie des habitants et explore des solutions alternatives

Les pollutions :

Cet aspect est à peine évoqué et le coût pour la collectivité n'est pas exploré. Or, qu'il s'agisse des pollutions phoniques (autoroute, TGV) ou de la pollution de l'air : tout a un coût (troubles du sommeil, maladies respiratoires...)

Dès l'instant où les études présentées se préoccupent des incidences des transports pour les habitants de l'Europe, elles ne doivent pas nier les incidences pour les habitants de la vallée eux aussi Européens.

La vallée du Rhône est étudiée comme un grand tuyau inhabité dans lequel s'engouffrent les voyageurs européens, tuyau qu'il faudrait encore agrandir.

Les habitants du grand tuyau rappellent aux aménageurs leur existence, leur capacité à s'opposer aux projets s'ils voient le jour, et demandent que les études soient communiquées sur les aspects suivants :

- Le nombre d'habitants de la vallée
- Les habitants enclavés entre TGV et autoroute
- Les habitants qui seraient enclavés si un autre barreau autoroutier venait à voir le jour
- Les Maladies respiratoires et psychologiques (troubles du sommeil, instabilité) aux abords des infrastructures (TGV, autoroute, nationale 7)

Le barreau autoroutier entre Valence et Orange que réclament la CCI, les patrons de grandes entreprises pour leur confort de déplacement ainsi que les responsables privés des autoroutes est un non sens en termes de pollution.

Aussi, nous soulignons notre opposition totale à toute augmentation des transits en vallée du Rhône afin de préserver la santé de ces habitants :

Aucune circulation de TGV de nuit

Contrôle permanent des pollutions sonores aux abords des TGV et des Autoroutes, avec mise en place de bornes d'analyses phoniques comparables à celles qui sont mises en place à proximité des aéroports.

Contrôle des pollutions de l'air

Transparence totale sur les résultats avec création de comités de suivi sur les pollutions.

Les aspects économiques :

Rappelons, tout d'abord, que les engagements n'ont pas été tenus par rapport aux habitants, dès lors que nous avons abandonné l'autoroute aux structures privées autoroutières, alors que le trafic devait devenir gratuit pour les usagers une fois l'infrastructure financée par les deniers publics ...Il est gratuit en Bretagne seulement, coûteux pour les usagers et très peu coûteux pour les transporteurs.

Le transit des camions n'est pas payé à son juste prix, et le faible coût du tarif rend le transit par route plus aisé et plus rentable pour les entreprises, qui, de ce fait, ne recherchent pas de solutions alternatives (fer, voies d'eau)

Nous devons faire en sorte de traiter les citoyens en toute égalité et imposer un juste prix des transports aux entreprises afin que la charge financière ne repose pas seulement sur les deniers des citoyens.

Notons également que les habitants sont de plus en plus exclus des grands axes routiers et ferrés car le coût des transports n'est plus en rapport avec leurs revenus et les difficultés financières que subissent de nombreux habitants contribue à les isoler et à privilégier (aux frais du contribuable français) les transports européens.

Un juste équilibre des coûts entre les différents partenaires doit être recherché car nous sommes le seul pays à subir cette contrainte forte.

Seuls 17% des habitants utilisent le TGV, les transports en commun sont peu adaptés aux populations fragiles (handicapées, âgées, à faibles revenus), mais tous paient la politique de transports de leurs deniers.

De nombreux riverains paient également la politique transport par une perte de patrimoine (à proximité des grands axes, l'immobilier est peu prisé et laissé aux habitants à faibles revenus) et par la perte de leur qualité de vie.

Le fait de nier la crise de l'énergie rend toutes les études présentées caduques :

Les études présentées dans le débat public nous décrivent comme inévitable l'augmentation exponentielle des transports individuels, ce qui est inexact, si une politique offensive est mise en place :

Pour favoriser les transports collectifs, par une politique tarifaire offensive visant à rendre quasi gratuit les transports collectifs locaux : ceux-ci sont déjà fortement financés par les deniers publics (donc les habitants), et les tarifs rendent parfois leur utilisation impossible pour les personnes à faible revenu, (EX : se déplacer pour travailler de Dieulefit - Montélimar représente plus 200 euros par mois ce qui impossible avec de faibles revenus). Le département a réagi en lançant un politique tarifaire à 1 euro pour les Rmistes et les personnes âgées, mais cela est très insuffisant.

Une politique tarifaire innovante doit être étendue à tous les habitants pour qu'ils oublient la voiture individuelle. Celle-ci doit s'accompagner d'une modification des cadences : en Drôme, nos études montrent qu'on peut parfois aller au travail le matin mais on arrive encore après les heures réglementaires des entreprises, et ne peut pas revenir le soir. Tous cela est moyenâgeux et doit être revisité sérieusement.

Pour favoriser les transports alternatifs (co-voiturage)

Pour développer des recherches sur les transports moins gloutons en énergie ou utilisant de nouvelles formes d'énergie.

L'étude sur les transits de camions présente ce trafic comme inéluctable ce qui aussi inexacte :

Il est indispensable que les études gouvernementales présentées au débat public soient plus justes : les vraies données sont pour la plupart occultées et doivent être traitées :

Que transportent les camions ?

Cette étude demandée en 1990 n'est toujours pas réalisée !

Exemple : De nombreux camions transportent les poubelles (Les ordures ménagères de Chambéry à l'Ardèche se traitent en Drôme,) une relocalisation de ce traitement pourrait éviter les transits de nombreux camions...Et d'autres exemples de ce type sont légion !

Il en est de même pour la distribution des produits frais qui font des centaines, voire des milliers de Km avant d'être distribués. Aucune étude n'est présentée à ce sujet !

Une politique visant à mettre en place des circuits de proximité éviterait de nombreux transits.

On peut aussi résoudre le problème des stockages qui circulent sur la route parce qu'il est moins coûteux pour une entreprise de faire rouler les stocks des entreprises que de louer un local adapté...

Une étude doit être menée sérieusement sur ce thème avec des mesures contraignantes visant à supprimer les transports inutiles (imposer des circuits de proximité, mettre en place des politiques tarifaires dissuasives, taxation des transports inutiles ...)

Comment imposer un report du trafic routier sur d'autres modes ?

Nul ne s'offusque de la politique contraignante de la Suisse qui impose les répartitions et les coûts des transports.

Il faut que des décisions politiques fortes soient prises pour imposer des reports sur le fer et sur les voies d'eau (ce sera moins coûteux que de construire une nouvelle autoroute).

Il faut aussi étudier de nouveaux axes qui n'empruntent plus la vallée du Rhône et rééquilibrent les territoires en irriguant l'est et l'ouest du territoire : A 75, A 79, A 51 sont des itinéraires de délestage à explorer en concertation avec les élus et les citoyens.

Tout autre projet autoroutier en vallée du Rhône est à oublier !

Le développement économique ne passe pas par l'augmentation du trafic et la création d'autoroute, mais par un changement radical des habitudes.

Le trafic en vallée du Rhône, quasi gratuit pour les transporteurs, les incite à passer sans s'arrêter. Cela facilite les délocalisations, le transport de produits de proximité qui font un tour de France pour revenir au point de départ...

Les entreprises qui ont besoin de transporter leurs produits peuvent payer le coût et explorer d'autres pistes (revoir le stockage, revoir les circuits des distributions, revoir les modes de transport, revoir les financements européens pour alléger les charges des contribuables français).

Le développement de modes collectifs aura une incidence économique forte car elle permettra l'accès des populations fragiles au travail : le prix de l'immobilier contraint les populations à s'éloigner des villes donc du travail. Il faut inverser ce paradoxe par une politique collective des transports qui facilitera le retour à l'emploi en milieu rural notamment.

La pire des solutions serait de laisser se développer le laxisme actuel en facilitant une fois encore les transports routiers.

Il y a en vallée du Rhône deux voies ferrées peu utilisées pour le transport de fret : qu'un réel travail autour de cette option soit réalisé avec une étude connexe de protection des riverains contre les pollutions phoniques.

Résoudre les problèmes des pics de transports sur autoroute (une trentaine de jours par an) par des mesures diversifiées :

Les pics de transports sont connus et rien n'oblige les personnes à se déplacer en même temps par la même autoroute.

Inciter à une répartition des flux par les politiques tarifaires les jours des grands départs, (plus cher sur autoroute surchargée, moins cher sur autoroutes non surchargées ou par trains, par exemple),

Réduire les vitesses sur autoroute, et réguler les flux sur autoroute, ouvrir les sorties provisoires en cas de bouchons pour délester l'autoroute sur des voies annexes,

Ce sont des mesures qui peuvent être explorées, si on ne laisse pas ces décisions aux seuls aménageurs qui se contentent souvent de remplir les axes et de garder les populations captives parfois aux dépens de leur sécurité. Les notions de sécurité doivent primer par rapport aux notions de rentabilité.

Mettre en place un comité de suivi des transports en Vallée du Rhône, avec une participation citoyenne forte.

Il est urgent d'arrêter de susciter des débats dont les conclusions sont pré-écrites à Paris, du fait de dossiers incomplets (absence d'étude sur les coûts énergétiques et les pollutions par exemple...).

Ceci déshonore un procédé qui se veut démocratique, auquel nous sommes attachés.

Le débat sur les dessertes TER, TGV (gare d'Allan et maintien du transit à Montélimar centre), sur les modes de transport, sur le coût des transports doit se régler dans sa globalité en mettant autour de la table tous les partenaires (Etat, Région, Département, Elus Locaux, aménageurs publics et privés et les Citoyens).

Cette structure qui devra approfondir le travail entrepris doit se créer impérativement à l'issue de ce débat, car voyons poindre une volonté forte des aménageurs : imposer un doublement des autoroutes A7 et A9 ou la création d'un barreau autoroutier en vallée du Rhône qui générerait une fois encore pollutions et grande colère des habitants de la vallée du Rhône qui seront comme pour le TGV mis tardivement devant le fait accompli.

Notre inquiétude est grande, car la tendance politique actuelle privilégie le plus souvent les initiatives du monde économique et des aménageurs et tient peu compte des positions des élus et des citoyens.

Pour une fois, la convergence de vue entre les citoyens et les élus régionaux et départementaux, locaux, est forte : nous les remercions pour leurs analyses audacieuses et émettons le souhait que ceci soit pris en compte.

En conclusion

Nous réaffirmons donc notre opposition à toute nouvelle infrastructure en vallée du Rhône.

Nous demandons un réel travail de lutte contre les pollutions phoniques et aériennes, avec une évaluation permanente des pollutions et la mise en place continue de protections.

Nous demandons la création d'un comité de suivi des transports et des pollutions en vallée du Rhône associant tous les partenaires et les citoyens, visant à rechercher toutes solutions favorisant :

La limitation des transports par route et l'utilisation d'autres modes (voies ferrées, voies d'eau) et l'accès des citoyens à la mobilité (transports en commun à faibles tarifs et à bonne cadence, adaptés aux populations fragiles, co-voiturage)

La prise en compte du coût réel des transports : une étude transparente sur le prix payé par les entreprises de transport, les participations européennes, afin que les citoyens comprennent ce qui est financé par les deniers publics, et qu'ils puissent, avec leurs élus faire, des choix raisonnables en la matière.

La recherche de répartition des flux camions sur des modes différents ou des axes peu fréquentés.

Nous réaffirmons que nous saurons mobiliser les habitants, si la position partagée des élus et des citoyens n'est pas entendue.