



Débat national public sur les transports dans la
Vallée du Rhône et l'Arc languedocien

**Dossier d'accompagnement du Diaporama
présenté le 28 juin 2006
à Privas**

Dossier développé



Michel Barnaud - Labeaume le 25 juin 2006

Sommaire

1. Introduction «Quels transports pour demain »	4
Le projet « autoroute »: Une mauvaise réponse à une question mal posée. La nécessité d'un changement de cap Nos besoins prioritaires	
2. Présentation rapide de SAED	5
SAED dans le tissu associatif SAED dans la vie locale Les domaines privilégiés de SAED	
3. L'enjeu du débat sur les transports	6
La responsabilité des gouvernants La fin du pétrole Le droit au développement pour tous La priorité: la recherche et le développement au service des énergies renouvelables Lutter contre l'effet de serre	
4. Les défis à relever	7
Economiser l'énergie Changer les modes de production Changer la politique des transports Redonner une valeur aux déplacements Un minimum de clairvoyance et de responsabilité	
5. Le piège de l'autoroute	10
Plus on en fait, plus il en faut... Un autre modèle de développement Des choix réalistes et responsables	
6. Changer la politique des transports	12
Les évolutions depuis 20 ans Le développement accéléré de l'Asie Les travaux d'expert La responsabilité des politiques Un moratoire sur les autoroutes Vers une autre politique... Le délicat problème de la transition	
7. L'Ardèche, nos atouts et la question des transports	15
L'atout nature Un pôle d'excellence en matière d'énergies renouvelables Des solutions exemplaires en matière de transport Eviter un contre-sens	
8. Une autoroute sur notre territoire, source de désertion	17
L'autoroute « aspirateur » au profit des extrémités L'autoroute et les emplois L'autoroute et la vie sociale Plutôt préserver la solidarité et les dynamiques locales	

9. Les propositions: « global et local »	19
L'interdépendance entre les différentes échelles territoriales	
Les échelles significatives	
10. Les propositions à l'échelle européenne et nationale	20
La formation et la recherche	
Les choix énergétiques	
Les choix en matière de transports	
Rompre avec l'ultralibéralisme	
11. Les propositions à l'échelle Rhône Alpes et Arc Languedocien	22
La formation et la recherche, toujours	
Des plateformes industrielles entre rail et eau	
Une politique sociale des transports	
Des études pour un maillage de métros « rurbains »	
De nouveaux modes de transports locaux	
12. Les propositions à l'échelle locale ardéchoise	25
Une stratégie à deux étages	
Le contournement des villages	
Les métros « rurbains »	
La politique tarifaire des bus	
Pour encourager des initiatives locales et de l'économie sociale	
13. Un vœu en guise de conclusion	28
Un contexte de mutation	
Le besoin de politiques à long terme	
L'absence d'un support de planification	
Le besoin de nouveaux outils	
Un espoir	

1. Introduction «Quels transports pour demain»

Le projet «autoroute»: Une mauvaise réponse à une question mal posée.

La question des transports dans la Région Rhône Alpes et dans l'Arc languedocien tourne essentiellement autour de la question : « Faut-il doubler l'A 7, faire une autoroute de piémont cévenol ou s'accommoder de la situation actuelle avec quelques aménagements ? »

Posé en ces termes, la question déforme la problématique « transports - énergie » de notre région et débouche sur une mauvaise réponse à une question mal posée.

La nécessité d'un changement de cap

Le rapport Blanchet est le support qui pose les enjeux du débat. Or le rapport Blanchet commet trois erreurs principales : il sous-estime largement l'évolution des prix des énergies fossiles, il néglige les effets des mesures alternatives (transfert de volumes de marchandises sur rail et eau, relance des transports en commun), il se situe dans un scénario tendanciel de continuité, alors qu'une politique de changement de cap s'impose.

Cette politique de changement de cap traduit nos engagements en matière de développement durable :

- Gérer avec parcimonie les ressources d'énergies fossiles pour préserver cette richesse au profit de nos « enfants ».
- Privilégier les énergies renouvelables non polluantes.
- Respecter nos engagements pris à Kyoto.
- Valoriser les technologies de la communication et de l'information pour limiter nos déplacements et développer des transports multimodaux.

Au delà de ces évolutions, il est nécessaire d'envisager un changement de cap plus radical : Devons-nous poursuivre la politique d'hyper mobilité qui nous sollicite pour aller passer, à bon marché, un week-end à l'autre bout du monde ? Devons-nous nous engager chaque jour davantage dans la spirale d'une mondialisation ultralibérale qui favorise à la fois le dumping social, le dumping économique et le saccage environnemental ?

Nous ne pouvons faire l'économie de replacer le débat régional sur les transports dans ce contexte et avec ces enjeux.

Nos besoins prioritaires

Face à la question des transports, nous avons cependant des besoins prioritaires qui doivent être pris en considération :

- Aménager, améliorer l'existant.
- Réhabiliter les transports publics de proximité.
- Redonner aux transports un caractère de service public accessible à tous.

2. Présentation rapide de SAED

SAED dans le tissu associatif

SAED (Sud Ardèche Environnement et Développement) existe depuis 15 ans. Nous sommes insérés dans le tissu associatif local, régional et national.

SAED est adhérente du Réseau Action Transports Drôme-Ardèche, de la Coordination A 7bis - A 79, de la Fédération Rhône-Alpes de la Protection de la Nature, de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports.

SAED dans la vie locale

Nous participons à la vie locale à travers le Conseil Local de Développement de l'Ardèche Méridionale

Les domaines privilégiés de SAED

Depuis son origine, SAED s'est concentré sur un nombre limité de problématiques :

- Les déchets et le recyclage.
- Les transports.
- L'énergie et l'habitat.
- Le patrimoine environnemental.

Notre association organise des manifestations, fait des interventions dans les écoles et anime des débats qui se prolonge sous forme de forums internet. Nous avons publié un certain nombre d'articles et de communication, en particulier un « Livre Blanc sur les Transports ».

3.L'enjeu du débat sur les transports

La responsabilité des gouvernants

Gouverner c'est prévoir : La responsabilité des élus est essentielle en terme d'adaptation aux changements de toutes natures : mode de vie, de consommation, de production, de déplacements - transports et de consommation. Trop souvent préoccupés par les tâches du quotidien et les soucis électoraux, rares sont ceux qui sont en mesure d'anticiper les évolutions et de prévoir les ruptures.

Les formes modernes de communication et la dictature des enquêtes d'opinion pousse nombre d'entre eux à se positionner en fonction des attentes immédiates (ou supposées telles) de leurs électeurs.

Pompidou affirmait « Les français aiment leur bagnole »... Les politiques ont retenu la leçon et bien peu osent remettre en cause la place de la « dive bagnole ».

La fin du pétrole

Le débat sur les transports est d'abord un débat sur l'énergie lié à la fin du pétrole.

Le pire n'est peut-être pas inévitable, mais c'est le plus probable : la prochaine guerre mondiale risque un jour, peut-être pas très lointain, d'éclater pour disposer des ressources résiduelles de pétrole et de gaz.



Le droit au développement pour tous

Aujourd'hui l'ensemble des pays pauvres revendique le droit à se développer, bien souvent sur la base du modèle industrielle qui a servi de support à l'occident.

Ce droit à se développer sous-tend le droit à polluer...

La Chine et l'Inde réunis représentent 60 fois la population de la France... On s'imagine facilement la pollution française multipliée par 60...

Comme toujours, c'est la dose qui fait le poison.

Sur le plan moral, si nous reconnaissons le droit au développement pour tous, il est essentiel que nous inventions la pratique du développement sans polluer, soucieuse de la nature et, plus encore, des générations futures. Cela s'appelle le développement durable. Ce n'est que dans la mesure où nous emprunterons cette voie que nous pourrons orienter, de façon crédible et respectueuse, le développement des pays émergents vers des pratiques de moindre pollution.

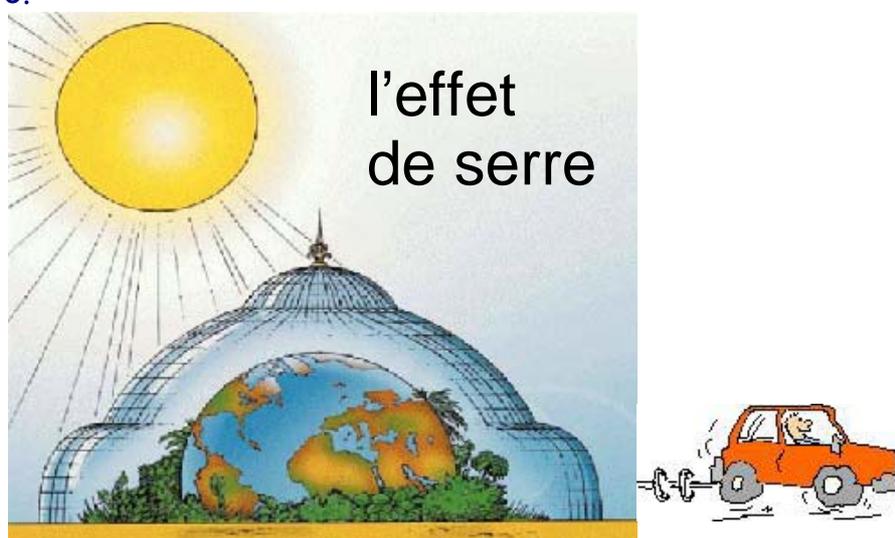
La priorité: la recherche et le développement au service des énergies renouvelables

Pour parvenir à un développement non polluant, développons notre recherche, le développement de processus technologiques en faveur du développement durable. Au cœur de ce choix stratégique se trouve la question des énergies et des modes de transport.

Dans ce contexte, **la priorité des priorités, c'est l'indépendance énergétique** : Mettre tous les moyens dans la recherche et le développement de technologies de valorisation des énergies renouvelables et non polluantes.

Lutter contre l'effet de serre

La deuxième priorité, c'est la lutte contre l'effet de serre et le respect de nos engagements pris à Kyoto : diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.



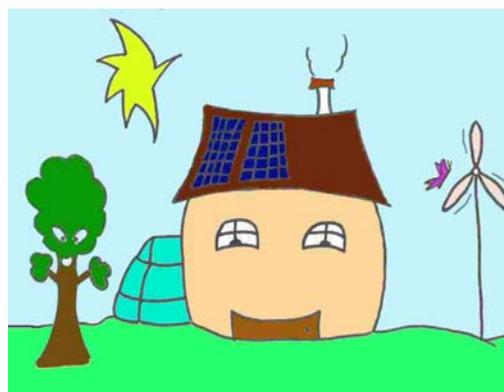
4. Les défis à relever

Economiser l'énergie

Le premier défi, c'est économiser l'énergie dans la vie quotidienne, dans la construction, notre pratique de l'énergie, nos déplacements. De façon imagée, c'est produire des « Négawatts », des watts négatifs, économisés. Il s'agit d'une source d'énergie considérable.

Trois incitations possibles pour cela :

→ L'éducation et l'information.



- L'encouragement des industriels pour la fabrication de pratiques et de produits plus respectueux de l'environnement
- Une politique fiscale d'incitation à des choix et des pratiques économes.

L'habitat est un champ très important de « Négawatt », les transports également. Les modes de production (agricoles, industriels, de services...) le sont aussi.

Changer les modes de production

Jusqu'à présent les modes de production des sociétés industrielles et agro-industrielles ont été largement conditionnés par des prix énergétiques faibles et des prix de main d'œuvre, élevés. Cette politique de prix a entraîné à la fois la rationalisation des systèmes de production « au minimum de main d'œuvre » et la concentration industrielle. La croissance abusive des transports de marchandises est fille de ces choix économiques et politiques.

Changer les modes de production, c'est accepter une rupture vis-à-vis du mode de mondialisation en cours pour recentrer la production et les activités :

- Produire près des lieux de consommation.
- Habiter près de son travail... ou travailler près de son lieu d'habitation.

Changer la politique des transports



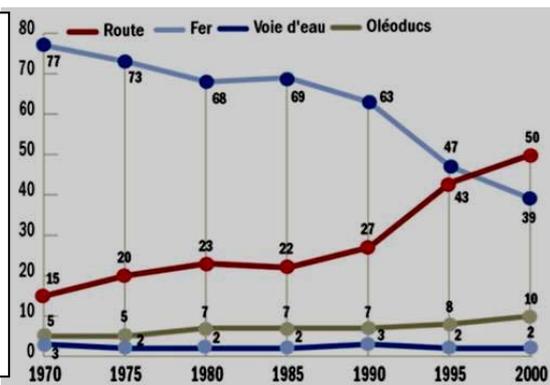
Changer la politique des transports, c'est donner la préférence au rail et à l'eau par rapport à la route. Il s'agit de restreindre les flux de marchandises. Il s'agit également de profiter des technologies modernes de communication pour articuler, de façon économique et écologique différents modes de transports en un temps record : transport maritime, fluvial, chemin de fer, avant d'aboutir (éventuellement) pour faire parvenir

des marchandises à leur destinataire, avec beaucoup moins de pétrole consommé et beaucoup moins d'effet de serre provoqué.

Evolution comparée du fret sur route, rail et oléoducs entre 1970 et 2000

Ce graphe traduit un choix politique clair en faveur du trafic routier.

Ce choix est associé à un sous investissement en matière de fret ferroviaire et à un développement des structures industrielles déconnectées du réseau ferroviaire.



Redonner une valeur aux déplacements

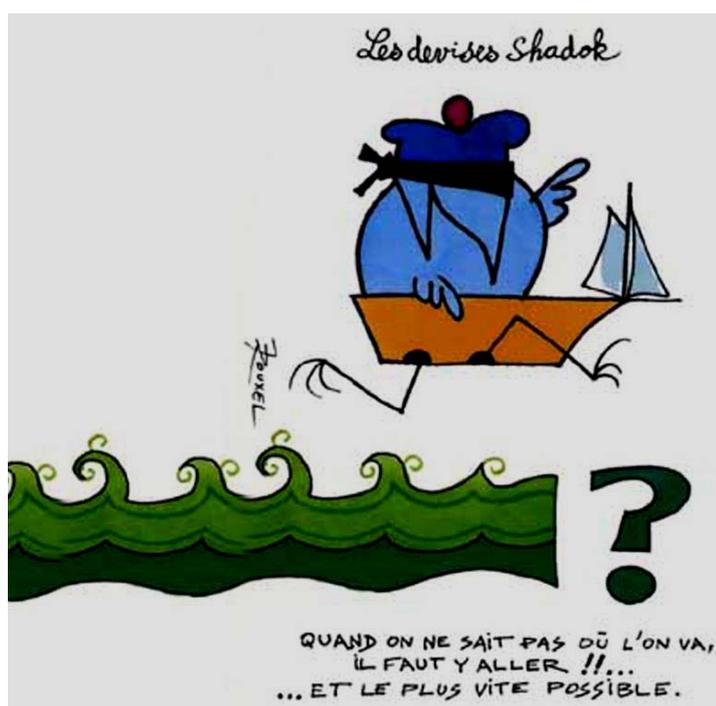
Actuellement, les avions sont remplis d'hommes ou de femmes d'affaires qui vont à l'autre bout de la planète pour une rencontre professionnelle qui aurait pu, tout aussi bien être menée de façon virtuelle. De même, la concurrence aidant, nous trouvons sur le marché des billets d'avion à prix cassé pour aller à peu près n'importe où. Ces avions sont, le plus souvent, très polluants... L'analyse faite pour les avions est aussi transposable aux les déplacements en voiture.

Redonner une valeur aux déplacements : C'est avoir plus largement recours aux rencontres virtuelles et redonner leur valeur aux voyages : **voyager moins et mieux**. Voyager mieux, c'est accepter de voyager un peu plus lentement, aller passer deux fois dans sa vie trois mois dans le désert, suivre une caravane, dormir dans des campements... c'est renoncer à aller passer un week-end à Tombouctou... Voyager mieux, c'est prendre le train pour partir en vacances, louer deux fois une voiture pour faire une excursion, mais sur place, c'est aussi faire du vélos, profiter de services de transports...

Un minimum de clairvoyance et de responsabilité

Il y a bien longtemps déjà, « les Shadocks pompaient... ». Nous sommes comme les shadocks, nous pompons... le pétrole, jusqu'à sa dernière goutte ... Et puis cette autre vignette : « Quand on ne sait pas où l'on va, il faut y aller et le plus vite possible ». Aujourd'hui, si nous ne changeons pas, et radicalement, de politique énergétique, nous allons dans le mur. Ne soyons pas Shadocks. Ayons un peu de clairvoyance, de responsabilité et de respect pour nos enfants et nos petits enfants.

A défaut de leur laisser une planète en bonne état, prenons vite un virage pour qu'ils la trouvent convalescente...



5. Le piège de l'autoroute

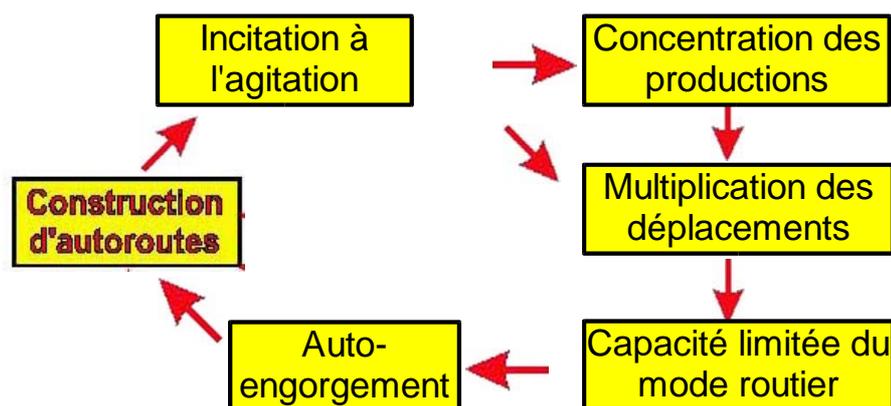
Plus on en fait, plus il en faut...

Le problème des autoroutes, c'est que plus on en fait, plus il en faut...

Ils ne répondent pas à un besoin, ils provoquent le besoin...

Les autoroutes sont des pompes aspirantes : Elle canalisent les flux, au profit des grands pôles urbains, transforment les territoires en cités dortoirs, constituent aussi des couloirs de pollution. Les autoroutes consacrent un choix de civilisation : celle du « tout bagnole - camion ». En provoquant la destruction du tissu de proximité, elles s'auto-justifient : Quand il n'y aura plus d'hôpitaux de proximité, du fait de l'autoroute, on dira « heureusement qu'il y a l'autoroute pour aller à l'hôpital à Valence... ».

Le cycle infernal de l'auto (route) engorgement



Besoin d'élus courageux pour inverser la spirale

Sud-Ardèche Environnement & Développement Site Web : <http://saed.free.fr/>

Un autre modèle de développement

Les autoroutes favorisent la concentration industrielle, le travail à longue distance... en grande partie financés par nos impôts et subventionnés par une Europe qui prône un modèle pseudo-libéral.

C'est un élément clé du modèle économique qui permet de décortiquer au Maroc les crevettes pêchées au Danemark, avant de les faire conditionner en Pologne, pour les redistribuer dans toute l'Europe...

Ce modèle appartient au passé, c'est celui de la reconstruction post 39-45. Aujourd'hui, l'Europe, qui en a encore les moyens, doit être précurseur,

développer une autre civilisation technologique et énergétique. Nous devons continuer à nous développer, mais sans exploiter les pays les plus pauvres. Nous devons inventer un modèle de développement solidaire en rupture avec l'hyper libéralisme qui condamne les pays qui ont des désavantages comparatifs majeurs. Le modèle économique qui encourage la circulation des marchandises et de l'argent mais contraint les personnes, lorsqu'elles sont pauvres est celui d'un empire vieillissant et assiégé... Ce modèle nous condamne de lui-même.

Des choix réalistes et responsables

Ce n'est certainement pas ce modèle économique qui ramènera des industries en Ardèche, alors même que notre environnement technologique n'est plus favorable... Aujourd'hui, les entreprises quittent la Tunisie pour aller s'installer au Vietnam...

Si nous voulons maintenir en Europe des pôles industriels, c'est sur des plateformes desservies par le rail et l'eau qu'il faut les installer.

Nos moyens sont limités, le temps nous est compté, nous n'avons pas le droit à l'erreur, il faut arrêter de gaspiller nos ressources...

Plutôt que des autoroutes, la priorité c'est :

- Améliorer l'existant.
- Adapter le système économique.
- Changer nos comportements

En faveur d'un développement durable

Conclusion

Plutôt que des autoroutes

- Améliorer le réseau routier existant.
- Privilégier les voies ferrées et fluviales.
- Changer nos comportements.

6. Changer la politique des transports

Les évolutions depuis 20 ans

Entre 1985 et 2000 :

- Le nombre de kms parcourus en France a augmenté de 40%
- Le tonnage transporté a presque doublé

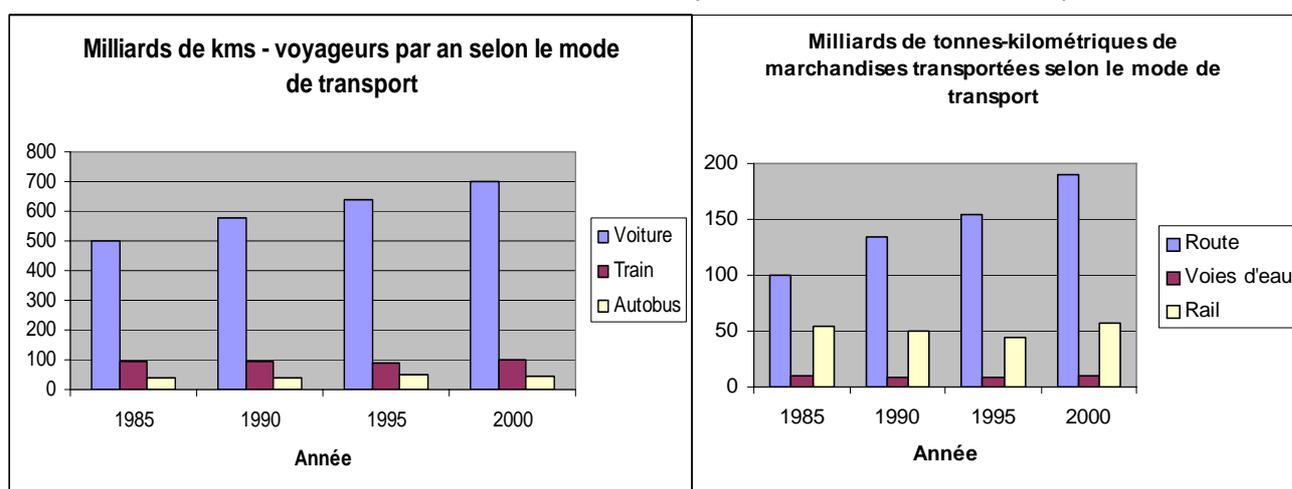
Cela nous conduit droit dans le mur.

Il faut la même quantité d'énergie pour déplacer 1 personne sur 1km en avion, sur 2 km en voiture et sur 10 km en train.

La même quantité d'énergie permet de transporter 1 tonne de marchandises en camion sur 1 km, en péniche sur 2 km, en cargo maritime sur 5 kms, en train sur 4 km et en avion cargo sur 50 mètres.

La route est devenue le mode de transport dominant en France, en Europe, mais aussi à l'échelle planétaire. Les critères de rapidité, de « flux tendu », les choix de la mondialisation poussent au développement d'un nouveau mode de transport : l'avion et l'avion cargo. On constate donc que la tendance dominante est à la multiplication des transports, à l'agitation des hommes et des marchandises sur la planète, en ayant recours aux modes de transports les plus polluants, en transférant à nos enfants le coût réel de ce choix, coût social, coût écologique et donc aussi économique.

Evolution sur 15 ans du volume des transports selon le mode transporté



Source : Publications de l'Observatoire de l'Energie (Ministère français des finances)

Ces deux graphiques explicitent la politique « tout routier », mise en place dans les années 1950, largement consolidée depuis le milieu des années 1980. Cette politique sectorielle est conforme à l'évolution globale libérale

Le développement accéléré de l'Asie

Depuis plusieurs années, l'Asie (Inde, Chine et Vietnam en particulier, soit 2,5 milliards d'habitants) connaît une croissance à plus de 10%. Cette croissance provient d'un transfert industriel et technologique très rapide. Elle provoque un accroissement important de la demande en matières premières, métaux et pétroles en particulier. Elle provoque également une nouvelle source de pollution de la planète.

Nous ne pouvons contester le droit au développement de ces pays, sur la base de notre modèle économique et technologique. Le développement accéléré de ces pays est essentiel à la paix du monde.

En revanche, il nous impose de nous engager dans un nouveaux modèle économique plus performant, plus respectueux de l'environnement et en fin de compte de l'humain, avant d'engager une négociation pour sortir de la compétition et du modèle où la compétition économique est devenue une autre forme de guerre.

Les travaux d'expert

Le rapport Blanchet se situe dans la continuité de la reconstruction post 39-45. Il ne prend pas assez en considération l'impact de politiques alternatives, la nécessité de rupture face au modèle économique dominant. Il sous-évalue considérablement l'évolution des coûts énergétiques et la régression économique et sociale à laquelle nous allons être confrontés dans les prochaines décennies du fait du vieillissement de notre population et de notre moindre compétitivité.

Pour faire simple et un peu brutal, beaucoup de travaux d'expert se situent dans une logique tendancielle de continuité, sur la base d'hypothèses implicites qui sont de type « Shaddock... ».

C'est ce qui nous oppose fondamentalement au rapport Blanchet.

La responsabilité des politiques

Si gouverner c'est prévoir, la politique c'est l'art des choix.

Nous sommes profondément déçus par la position frileuse, ambiguë du département. Le prétexte de l'autoroute est pratique : il permet d'éviter de définir une véritable politique de transforme. Il constitue un bon prétexte pour « un service minimum en attendant l'autoroute ».

L'argument qui consiste à vouloir « mettre l'Etat devant ses responsabilités » est irresponsable. Non, nous n'avons pas besoin d'une autoroute en Ardèche. En revanche, nous avons besoin de responsables politiques porteurs d'une vision à 25 ans pour notre territoire et qui sachent faire partager cette vision aux citoyens.

En revanche, nous saluons la position claire et courageuse prise par la Région. Cette position est porteuse d'un nouveau modèle de développement. De même que Rhône-Alpes se revendique comme « Eco-Région », revendiquons-nous comme « Eco-département ».

Un moratoire sur les autoroutes

Nous ne sommes pas seulement défavorables au projet A 79, nous sommes défavorables à toute construction d'autoroutes nouvelles, dans le contexte actuel. Nous réclamons donc un moratoire sur la construction des autoroutes en France.

Ce moratoire doit permettre, en particulier, de dégager les moyens nécessaires à la résorption des problèmes de saturation des routes de la Vallée du Rhône :

- détourner la nationale 7 des villages,
- valoriser les infrastructures ferroviaires sous utilisées rive droite et rive gauche du Rhône,
- promouvoir l'usage des voies d'eau,
- réaliser les aménagements anti-bruits nécessaires au transport ferroviaires de marchandises 24 heures sur 24.

Vers une autre politique...

La modernité, c'est donc une politique des transports, une politique de l'énergie, une politique de l'aménagement du territoire, une politique tout court, radicalement différente. En nous battant contre le projet A 79, nous n'engageons pas une contestation de type « NIMBY » (Not in my back Yard - Pas dans mon petit jardin), mais nous exprimons la volonté d'une autre politique, d'une autre volonté, d'une autre vision, qui est celle du développement durable.

Nous pensons que c'est cette politique, à condition de s'en donner les moyens, qui produira l'emploi et les richesses de demain.

Le délicat problème de la transition

Il s'agit de la question la plus délicate. Nous devons gérer la transition après 150 ans de politique industrielle basée sur le pillage des matières premières, et en particulier sur celui des énergies fossiles.

Nous devons inventer un autre modèle économique, un autre modèle de société.

Mais nous devons aussi vivre au présent, vivre dans le monde d'aujourd'hui et préparer celui de demain.

La période transitoire délicate pour mettre en place une nouvelle politique « Energie-Transport » est au minimum de 15 ans. Il y a donc **urgence à donner la priorité au long terme.**

Pendant cette période, nous devons gérer l'existant et faire des concessions au passé, mais au coût minimum. L'essentiel des moyens doit être investi sur l'avenir. Il faut donc accepter certains inconforts : moins d'argent sur nos routes et gagner 5 ans pour réaliser un métro « rural » entre Aubenas et une gare TGV dans la Vallée du Rhône.

7.L'Ardèche, nos atouts et la question des transports

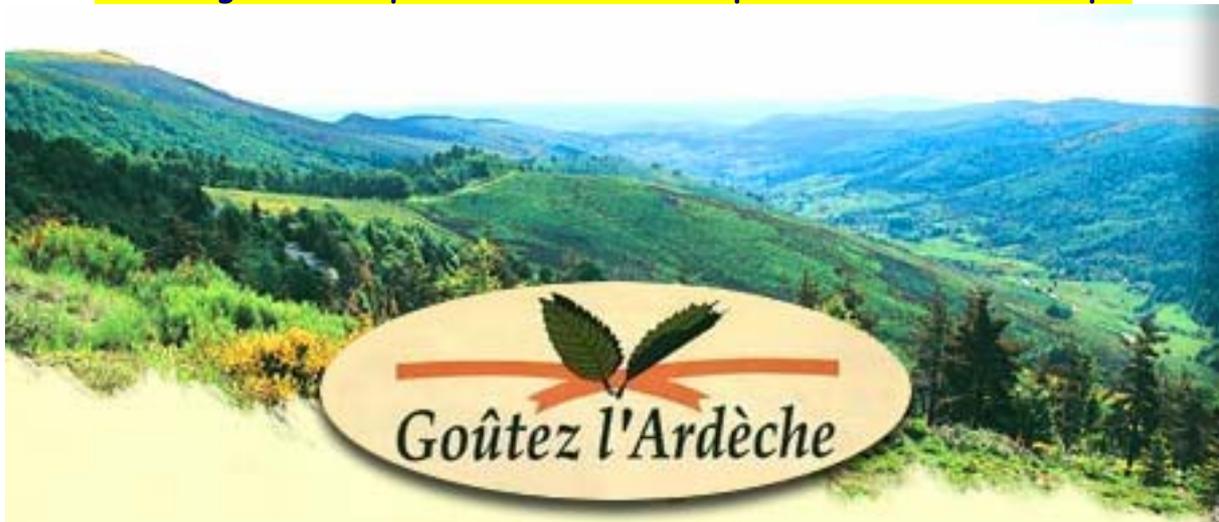
L'atout nature

L'image de notre territoire.

Le point fort de l'Ardèche, c'est sa dimension, « Nature ».

Valorisons cet atout, améliorons non seulement l'image pour l'extérieur mais aussi pour nous-mêmes...

Une image nature qui est devenue notre premier atout économique



Un pôle d'excellence en matière d'énergies renouvelables

Actuellement, nous ne disposons pas de véritables unités d'enseignement supérieur, d'institut de technologies de pointe, de centres de recherche. C'est à nous et à nos politiques de revendiquer le développement de ces unités d'enseignement sur notre territoire. Nous avons une légitimité pour cela. Devenons un pôle d'excellence sur les énergies renouvelables.

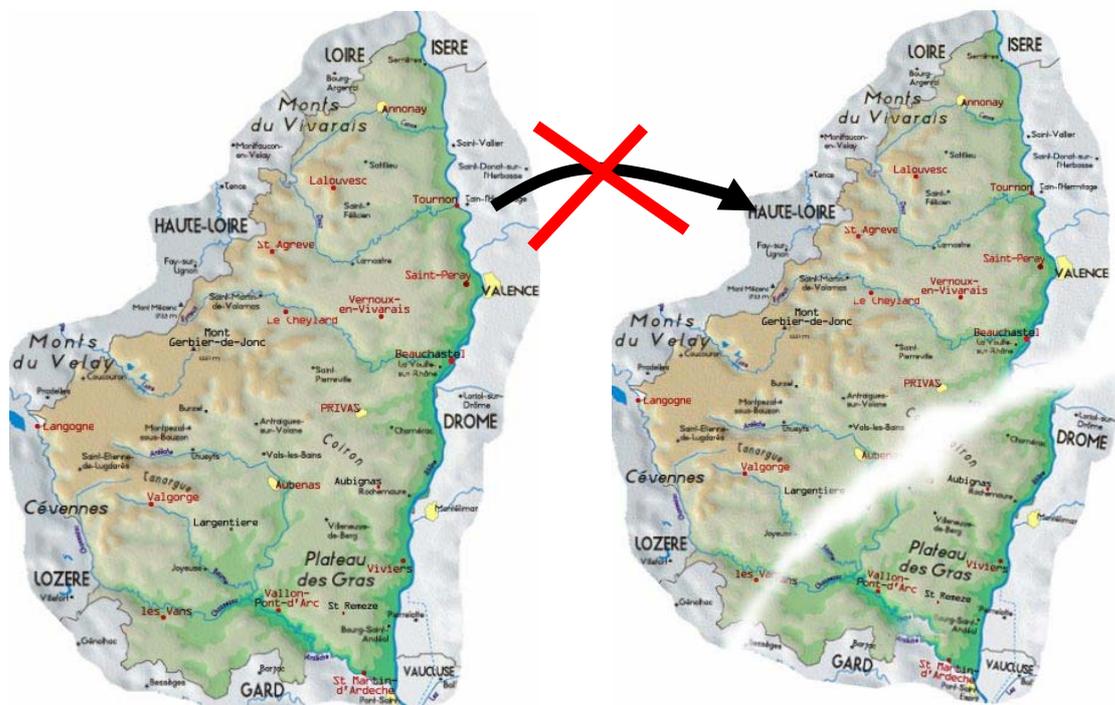
Des solutions exemplaires en matière de transport

Une nouvelle approche des transports, des solutions technologiques résolument modernes pour un réseau type « tramway - métro entre le rural et l'urbain » résoudraient durablement l'essentiel de notre problème de communication avec la Vallée du Rhône. Elles permettraient aussi le développement d'un autre tourisme, plus étalé dans l'année. Elles contribueraient à donner une image moderne et respectueuse de l'environnement à notre territoire.

Développons donc des solutions novatrices exemplaires pour nos transports.

Eviter un contre-sens

Une balafre durable dans notre territoire



Le rêve de l'autoroute par des ardéchois est irrationnel. Chacun veut une autoroute, pas trop près, mais avec une sortie à quelques kilomètres de chez lui... Ceci est totalement illusoire. Une autoroute en Ardèche ne sera pas une voie de circulation gratuite, avec des sorties chaque 5 kilomètres. Ce sera une autoroute payante avec au maximum trois entrées - sorties entre le Nord et le Sud du territoire... C'est-à-dire que nous profiterons **d'avantage des nuisances que des « services »** d'une telle autoroute.

Ne balafrons pas l'Ardèche avec une autoroute pour des camions qui traversent l'Europe.

8. Une autoroute sur notre territoire, source de désertion

L'autoroute « aspirateur » au profit des extrémités

Nous parlons souvent de « désertification » de notre territoire... C'est un abus de langage. Avec la déprise agricole, notre territoire, loin de se désertifier, s'est reboisé et est devenu plus vert que jamais. En revanche, ce territoire a connu la « désertion », désertion du tissu industriel, désertion de l'activité minière, de l'activité agricole, désertion des services scolaires de proximité, et maintenant de santé, de l'activité culturelle.

Le tourisme, dans le sud du département et progressivement sur l'ensemble de notre territoire, permet une certaine revitalisation.

Une nouvelle autoroute contribuerait-elle à la revitalisation de notre territoire ou serait-elle un facteur additionnel de désertion ? Il s'agit là d'une question essentielle.

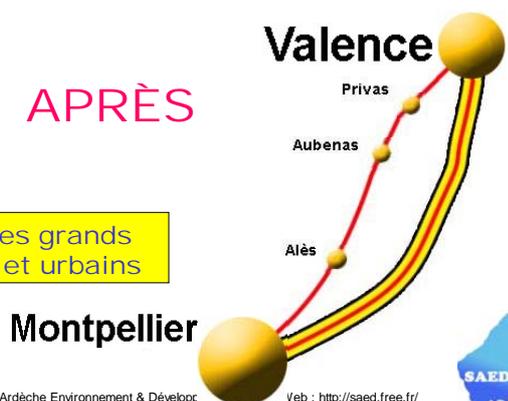
Les mêmes causes produisant les mêmes effets, une autoroute jouerait le rôle « d'aspirateur » au profit des grands centres urbains situés aux extrémités, pour nous Valence, Lyon d'un côté, Montpellier de l'autre... C'est dans ces centres que nous pourrions trouver les services d'intérêt public, les entreprises artisanales, la grande distribution. Aubenas résisterait quelques temps, avant de lui-même subir cette « loi de l'aspirateur »... C'est ni plus ni moins la reproduction à l'échelle régionale du phénomène que nous avons connu à l'échelle de nos petites communes : fermeture de l'école communale, du bureau de poste, de l'épicerie, de la boucherie, disparition des artisans...

L'autoroute joue le rôle d'aspirateur qui profite aux extrémités, aux grands pôles urbains et loin d'être un support de revitalisation de nos territoires, il contribuera à leur désertion accélérée..

L'effet dépressif de l'autoroute sur l'activité et l'emploi

- Concurrence
- Déplacements
- Populations
- Emplois
- Loisirs

L'autoroute renforce les grands centres économiques et urbains



L'autoroute l'économie et les emplois

L'autoroute contribuera-t-il à créer, voire à maintenir des emplois sur notre territoire ?

Une autoroute ne fera pas revenir en Ardèche l'industrie d'autrefois. Elle ne permettra pas non plus l'implantation d'un nouveau tissu industriel. En revanche, pour les raisons expliquées avant, elle accélérera la spirale de la concentration des services et des activités autour de pôles à l'extérieur de notre territoire. L'autoroute contribuera donc à la destruction de notre économie, à la disparition des services et donc des emplois, sans rien offrir en contrepartie.

L'autoroute et la vie sociale

En étant opposés à l'autoroute, nous nous battons pour maintenir près de chez nous nos services de santé, nos commerces de proximité, notre artisanat.

Nous refusons de voir notre territoire transformé en banlieue dortoir.

Nous considérons que la qualité de la vie sociale fait partie de nos richesses. Ce n'est pas seulement le soleil qui attire les retraités à venir s'installer et vivre chez nous, c'est la dimension humaine. Mais cette économie « sociale » basée sur la relation, l'échange entre génération, personnes d'origines différentes, repose aussi très largement sur la qualité des services de proximité, de l'offre culturelle locale, tout au long de l'année. L'autoroute remet donc profondément en cause un de nos principaux moteurs économiques.

Plutôt préserver la solidarité et les dynamiques locales

Au lieu de remettre en cause nos spécificités, valorisons nos atouts : Renforçons la qualité de la vie, la solidarité et les dynamiques locales sur notre territoire.

Au lieu d'affirmer, gratuitement, que l'autoroute dynamiserait le tourisme, soyons attentifs aux raisons qui conduisent des populations, de toute l'Europe, vers notre territoire.

Ne transformons pas ce territoire au service de quelques Disneylands qui apporteront, au détriment de la vie locale, un profit important à quelques uns et des nuisances au plus grand nombre.

9. Les propositions: « global et local »

L'interdépendance entre les différentes échelles territoriales

Nous ne pouvons pas aborder la question des transports indépendamment de celle de l'énergie.

Nous ne pouvons pas, non plus, aborder ces questions comme si l'Ardèche était une île.

Nous avons mené une analyse à trois échelles :

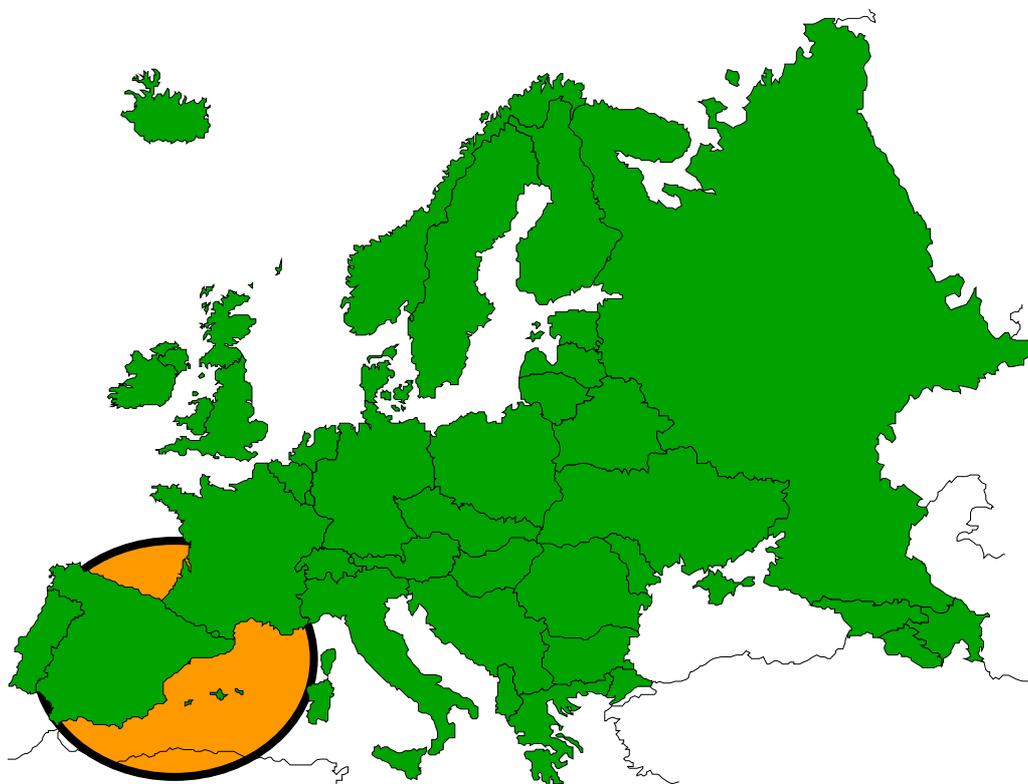
- Globale, prenant en considération les dimensions européennes et nationales.
- Régionale, en terme d'aménagement du territoire, de politique économique et sociale.
- Locale en terme d'emploi, de vie sociale, culturelle et de services d'utilité publique.

Les échelles significatives

Nos propositions reprennent les mêmes rubriques.

- Le niveau européen / national.
- Le niveau régional / interrégional.
- Le niveau local.

10. Les propositions à l'échelle européenne et nationale



- 1 Formation et recherche « énergétiques »
- 2 Moratoire sur les autoroutes et choix énergétiques
- 3 Indépendance énergétique
- 4 Développement relocalisé
- 5 Politique fiscale et tarifaire « énergie + transports »
- 6 Ferroutage vrai

La formation et la recherche

Nos moyens sont limités, c'est aujourd'hui qu'il faut lancer un programme de formation et de recherche qui nous donnera les ingénieurs, les techniciens, les brevets, les entreprises dont nous aurons besoin dans 15 ans pour relever le défi énergétique.

Ce choix stratégique nécessite de disposer de moyens financiers importants à l'échelle de l'Europe. Ces moyens supposent aussi des choix et des priorités...

Moratoire sur les autoroutes

Nous préconisons un moratoire européen sur les autoroutes. Ce moratoire doit être associé à un débat de fonds sur les choix, les priorités en matière d'énergie et de transports.

A partir des nouvelles priorités définies... (Nous souhaitons pour notre part que le rail et l'eau soient privilégiés), au cas par cas des tronçons d'autoroute pourraient être envisagés...

Les choix énergétiques

L'Europe s'est engagée en faveur de la promotion des énergies renouvelables. Cependant, cette politique est peu lisible, engluée dans une bureaucratisation excessive.

Plutôt que des dispositifs d'aide ponctuelle :

- Nous devons être plus audacieux pour encourager l'utilisation des énergies renouvelables, le soleil, le vent, la géothermie, l'eau, la biomasse...
- Dès à présent, nous devons modifier nos choix énergétiques : taxer les véhicules avec des consommations excessives.
- Au lieu de subventionner l'agitation et les transports à grande échelle, aidons à produire près des lieux de consommations : le discours ultralibéral est séduisant mais irresponsable.
- Adoptons une taxation européenne sur les carburants fossiles et polluants pour financer la formation et la recherche en faveur des énergies alternatives.

Les choix en matière de transports

Au lieu de renforcer le tissu autoroutier européen, donnons la priorité au rail, au transport fluvial et au cabotage maritime.

Mettons en œuvre un plan européen de ferroutage vrai : pas des camions sur les trains, mais des conteneurs... réservons le camion au transport de proximité.

Les différentes approches du ferroutage

1) LES CONTENEURS MARITIMES



Acheminés vers les ports par voies ferrées classiques.

2) LES SEMI-REMORQUES ET CAISSES MOBILES



A partir de gares équipées de moyens de manutention, roulent sur wagons spéciaux, par voies ferrées classiques.



3) LA "ROUTE ROULANTE" (Suisse, Autriche, France...)



Les camions montent à bord de wagons surbaissés. Chauffeurs et tracteurs font le voyage. Nécessite le réaménagement des voies ferrées (pont, tunnels...).

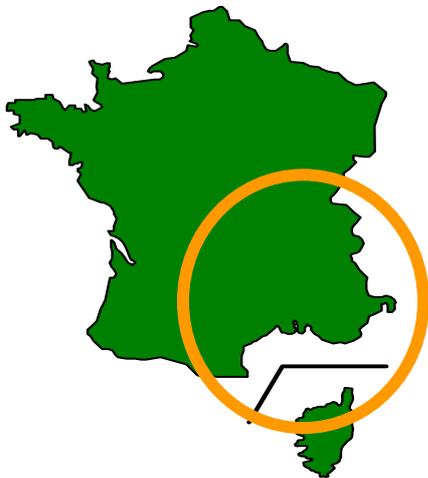
Rompre avec l'ultralibéralisme

L'ultralibéralisme n'est pas seulement une version du modèle capitalisme, c'est un système déstabilisant au niveau de la planète. Ce système repose sur une doctrine de la roulette financière, avec des capitaux très mobiles qui font et défont des richesses, des emplois, selon une logique de spéculation et de profit à très court terme. Il s'agit non seulement de la mobilité des marchandises, mais aussi de celle des richesses et de l'emploi...

Le système de transport rapide, par autoroute est le prolongement de cette logique qui vise à annuler les distances, produire n'importe où, mais surtout là où il y a un petit avantage économique, pour redistribuer n'importe où en reportant une grande partie du coût réel des transports sur la collectivité...

Il est nécessaire de rompre avec cette doctrine de l'ultralibéralisme qui concentre les richesses, pille les ressources de la planète et provoque des dégâts sociaux considérables.

11. Les propositions à l'échelle Rhône Alpes et Arc Languedocien



- 1 Formation – recherche--> Énergies renouvelables
- 2 Voies ferrées, fluviales, plateformes multimodales
- 3 Baisse des prix des transports en commun
- 4 Métro « rurbain »
- 5 Développement relocalisé

La formation et la recherche, toujours

Notre avenir dans un monde ouvert suppose que nous ayons notre place dans l'innovation, le développement de nouvelles technologies. Cette place suppose un haut niveau de formation. La Région a un rôle essentiel à jouer, en liant formation et territoire.

Renforçons nos filières de formation « énergétiques » et aidons à la création d'entreprises dans ce domaine, en ne marginalisant pas notre territoire qui a une vocation spécifique en la matière.

Des plateformes industrielles entre rail et eau

Notre Région a une position stratégique en Europe. Elle bénéficie des nombreux avantages découlant de cette position. Elle en supporte aussi des inconvénients, en particulier du fait de la saturation routière dans la vallée du Rhône. Plutôt que de penser « toujours plus d'autoroute », l'exécutif régional a pris une position courageuse. Dans cette perspective, relançons les transports par rail et eau, avec des plates-formes industrielles entre rail et eau dans la vallée du Rhône - Saône.

Une politique sociale des transports

Avec l'augmentation du prix du pétrole, l'ensemble des coûts de transports se renchérit. Les coûts de déplacements indispensables à la vie professionnelle et à la vie sociale deviennent prohibitifs pour les couches défavorisées. Ces coûts contribuent à l'exclusion d'une partie de la population.

Les services publics de transport doivent permettre de faire jouer les solidarités, couvrir le territoire et permettre de faire les déplacements essentiels à des coûts acceptables.

Rendons les transports publics accessibles à tous avec des tarifs attractifs.

Des études pour un maillage de métros « rurbains »

Notre territoire a une tradition de savoir-faire importante en matière de transports en commun. Nous avons également un besoin de complémentarité entre espaces ruraux et pôles urbains. Etudions un plan de transports « voies ferrées », « métro rurbain » : entre la Vallée du Rhône et le TGV vers Aubenas et Privas, mais aussi Tour du Léman, par exemple...

De nouveaux modes de transports locaux

Dès à présent, nous pouvons installer une arête principale sur les lignes charpentières de communication avec la vallée du Rhône, avec un service de bus régulier.

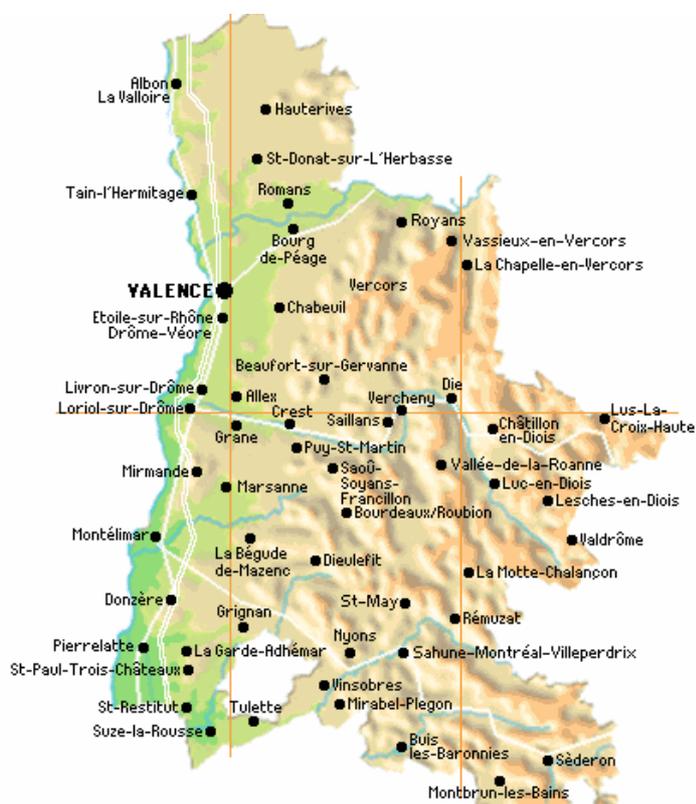
Ces lignes charpentières seraient complétées par :

- L'installation de Bistrots de Pays, points multiservices d'accueil de passagers d'émission de billets SNCF, de réception envois de petits colis, dotés de parkings sécurisés pour les voitures en stationnement.
- Des minibus de rabattement permettant de transporter les passagers du bassin de vie situé de part et d'autres.
- Une formule complémentaire pourrait être imaginée avec des bornes de location de petits véhicules électriques permettant la jonction entre les bourgs et la ligne charpentière.

Dans un premier temps, différents modes adaptés de transport peuvent être expérimentés selon les situations spécifiques. Cependant à chaque fois, cette expérimentation devra être précédée d'une information concertation avec la population.

12. Les propositions à l'échelle locale ardéchoise

Notre territoire Ardéchois : un grand besoin de concertation et de coordination avec la Drôme



- 1 Mettre en place un programme de contournement des villages pour la sécurisation des habitants.**
- 2 Engager les études pour un raccordement ferroviaire Aubenas -TGV et Privas - TGV**
- 3 Dans l'attente des raccordements ferroviaires, offrir la gratuité des transports vers les gares TGV**
- 4 Améliorer les raccordements routiers vers la vallée du Rhône (arête de poisson)
- 5 Améliorer la liaison Aubenas - Privas
- 6 Améliorer les liaisons vers la Lozère, le Gard et la Haute-Loire
- 7 Améliorer les services publics de transports de proximité

Une stratégie à deux étages

Les besoins en transports sont importants et multiples.

Notre association a développé un nombre important de propositions visant à améliorer la qualité de la vie des habitants (voir Livre Blanc des Transports en Ardèche élaboré par SAED). Nous nous limitons ici à quelques unes :

- Celles qui doivent être mises en œuvre immédiatement et doivent avoir un effet de levier sur les changements à adopter (Propositions 1, 2 et 3).
- Celles, qui tout en étant urgentes, peuvent être mûries pour être mieux intégrées dans une stratégie d'ensemble (Propositions 4 et suivantes).

Proposition 1 : Le contournement des villages

Nous demandons qu'un programme de contournement soit mis en place pour tous les villages situés sur une voie à grande circulation ou traversés par des camions. Nous ne voulons plus de camions de 40 tonnes ou de files de voitures qui traversent nos villages et mettent en péril la sécurité de tous, en particulier des enfants.

Proposition 2 : Les métros « rurbains »

Les études pour un raccordement ferroviaire Aubenas - TGV et Privas - TGV peuvent être engagées sans délai. Ces études doivent initier un mode de transport moderne de type métro « rurbain ». Il ne faut pas se contenter de tracés type « La Villedieu » - « Le Teil », avec d'hypothétiques raccordements par bus... mais assurer de véritables jonctions au niveau de gares TGV de la Vallée du Rhône.

Proposition 3 : La politique tarifaire des bus

Il est indispensable de revoir tout de suite, revoir la politique tarifaire des bus : Les bus actuels qui correspondent à une obligation de services publics voyagent la plupart du temps presque à vide. Offrir la gratuité générale entre les gares TGV et les dessertes intérieures ne coûterait pas cher, serait une juste compensation par rapport aux carences du service public et constituerait une formidable promotion en faveur des transports publics et du changement de notre comportement en faveur de la bagnole.

Proposition 4 : Améliorer les raccordements routiers à la Vallée du Rhône

Nos préférences vont à des améliorations type « arêtes de poisson ».
Pour nous ces améliorations sont de deux types :

- Généraliser les 3 voies à dépassement alterné.
- Eviter les agglomération (en particulier Le Teil).

Proposition 5 : Améliorer la liaison Aubenas Privas

La liaison Aubenas Privas est essentielle pour la vie et la cohérence de notre territoire. Nous ne supprimerons pas le col de l'Escrinet, mais une amélioration du tracé, un contournement des villages et la mise en 3 voies alternées assureraient la fluidité et la sécurité du trafic.

Proposition 6 : Améliorer la liaison vers la Lozère, le Gard et la Haute Loire

Nos réseaux sont essentiellement tournés vers la vallée du Rhône, pour nous rattacher à Lyon et Paris.

Nous avons besoin d'un rééquilibrage des réseaux de communication pour redonner à l'Ardèche son rôle de carrefour entre le Massif Central, Le Languedoc, Le Midi Toulousain, le Lyonnais et la Provence.

Pour cela, il faut repenser à un réseau routier en toile d'araignée à partir d'Aubenas.

Proposition 7 : Améliorer les services (au) public(s) de transport de proximité

Nous préconisons que ces améliorations soient conçues sur des bases innovantes, sous forme d'expérimentations en vraie grandeur (transport à la demande, petites voitures électriques à disposition à des bornes « bistrots », minibus faisant des tournées circulaires, etc...).

Ces expérimentations pourraient se faire à l'échelle des communautés de communes, en partenariat avec le département et la région. Les initiatives locales de l'économie sociale pourraient être privilégiées, pour assurer le maximum de créativité et de souplesse.

13. Un vœu en guise de conclusion

Ne choisissons pas pour demain
les solutions d'hier

MAIS

Réhabilitons un outil
de planification souple et
moderne pour préparer
l'avenir

Sud-Ardèche Environnement & Développement Site Web : <http://saed.free.fr/>

Un contexte de mutation

Nous vivons une période de mutation. L'ultralibéralisme est battu en brèche. Les puissances économiques et politiques qui émergent remettent en cause un ensemble de privilèges et avantages acquis des sociétés occidentales.

Nous vivons aussi une situation d'urgence écologique et environnementale.

Enfin notre système politique est en crise. Nous sommes à la recherche d'un nouvel équilibre de nos institutions avec une organisation simplifiée et un partage de pouvoir plus équilibré entre les citoyens et les élus.

Dans le domaine « Energie - Transport » comme dans d'autres, nous sommes en pleine mutation.

Nos sociétés doivent se réorganiser, changer les habitudes. Ces changements correspondent à des souffrances, des difficultés, mais aussi à un besoin d'échange, de dialogue, de participation...

Il est donc essentiel de débattre sur les nouvelles orientations, en particulier en matière d'énergie et de transport.

Cependant, ces débats ne doivent pas servir de prétexte pour ne rien faire.

Le besoin de politiques à long terme

Des politiques à long terme doivent être élaborées avec des programmes de mise en œuvre cohérents. Ces politiques doivent dépasser le clivage droite - gauche et les alternances partisans.

Il s'agit de choix de société et de priorité d'investissements. Pour légitimer ces politiques, des consultations citoyennes peuvent être nécessaires.

L'absence d'un support de planification

Nous avons détruit notre système de planification sur l'hôtel du libéralisme. Le Conseil économique et social a perdu une grande partie du caractère prospectif qui lui était dévolu.

Le commissariat au Plan a été supprimé. Certes le modèle de planification rigide et centralisée n'est plus opportun, mais la nécessité de développer des visions à long terme, de les traduire de façon opérationnelle et celle de les concrétiser avec des moyens garantis, est plus forte que jamais.

Le besoin de nouveaux outils

Nous avons besoin d'un cadre du type Conseil Economique et Social pour initier l'élaboration de politiques à long terme.

Nous avons également besoin d'un dispositif de planification pour organiser la mise en œuvre de ces politiques, en garantir les moyens et assurer leur cohérence stratégique.

Il est donc nécessaire de rebâtir un dispositif de planification souple et moderne, à partir du local et des aspirations des citoyens. Seul un tel outil peut permettre de réaliser les changements nécessaires à notre société.

Un espoir

Les inerties et la lourdeur du dispositif politico-administratif français demeurent.

Cependant, les signes annonciateurs d'un changement de comportement, y compris chez les politiques, sont devenus très sensibles.

Le présent débat en est un témoignage. Espérons qu'après la période où la démocratie française pouvait se résumer à « Tu mets ton papier dans l'urne et pendant 5 ans tu te tais », nous n'allons pas assister à une pratique à grande échelle du « Causes toujours ! ».