

Nom : Cessieux

Prénom : Albert

3 rue Marguerite 26000Valence

albertces@numericable.fr

Ingénieur urbaniste à la retraite

Militant et responsable d'association :

- Roulons En Ville à Vélo

- Relais local de l'AF3V Association pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes

## CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC LES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE Quelle place pour les déplacements doux ?

L'autoroute A7 arrive à saturation dans la Vallée du Rhône. Comment améliorer la situation?  
Les données sont simples. Elles sont résumées par le tableau ci-dessous.

	route	rail	Voie d'eau
personnes	51M	16 M voyageurs	
marchandises	71Mtonnes	15Mtonnes	5Mtonnes

Sur la route on constate aujourd'hui que le seuil de saturation est atteint.

Sur le rail, dans la vallée du Rhône il y a trois infrastructures: la ligne nouvelle TGV et une ligne sur chaque rive du Rhône. Il reste de la capacité disponible mais pour la mobiliser il est indispensable de lever les goulots d'étranglement aux extrémités: contournement est de Lyon et Nîmes Montpellier.

Sur le Rhône canalisé, il y a de la place, il pourrait passer 20MT sans aménagements supplémentaires mais le Rhône étant en impasse, le trafic ne s'est pas développé, il n'y a pas de bateaux, ni de marins pour les conduire. Cette situation conduit à des tarifs pas très attractifs.

Il reste de bonnes marges de progrès possibles et du boulot pour régler les problèmes qui se posent.

Le transfert de déplacements de marchandises de la route vers le fer et la voie d'eau est dans tout les cas indispensable.

Que nous réserve l'avenir, quelles augmentations de déplacements, de fret, sur quels modes?  
Quelque soit les hypothèses prises en compte il est à craindre qu'il n'y ai pas beaucoup de marge de manœuvre à cours et moyen terme.

Dans les prises de position rendues publiques on a pu lire que beaucoup d'élus de la Région, des Départements et Communes, refusent la solution d'augmenter la capacité autoroutière sans que les alternatives aient été toutes essayées et développées.

Ils ont bien raison. Il faut être de ceux-là.

Mais refuser est une solution facile, est elle suffisante ? Ne faut-il pas que les solutions alternatives soient effectivement mises en œuvre ? Et qui les mets en œuvre ? Là il y a du pain sur la planche pour tous!

Bien sûr il y a des mesures réglementaires et législatives possibles, mais il y a **aussi des modifications indispensables de comportement sur la façon de se déplacer et sur l'offre de déplacement**. Là on est tous concernés.

Il faut aussi réfléchir sur nos modes de déplacement au quotidien. Il est indispensable de donner la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture aussi bien pour les déplacements de loisir que pour les déplacements professionnels. 30% de nos déplacements ont une distance inférieure à 3 km, distance accessible à pied ou en vélo. Mais pour cela il faut des itinéraires cyclables et piétonniers **continus et sûrs**.

Dans les villes de la vallée du Rhône on constate que ces réseaux sont inexistantes. Les collectivités investissent partout des sommes considérables dans l'embellissement des centres mais ils n'en profitent pas pour mettre en place un réseau de circulation douce continu et cohérent. Des aménagements cyclables sont réalisés par obligation mais pas **par volonté et nécessité de promouvoir ce mode de déplacement**. Il n'y a pas une commune ou une agglomération qui n'ait établi son plan directeur de circulation douce sauf peut être Romans avec un SDAC (Schéma directeur des aménagements cyclables) dans le cadre de son agenda 21 mais qui semble s'arrêter aux limites de la commune, ce qui lui enlève beaucoup d'intérêt, la Communauté de Commune ne semblant pas sensible à cette approche. Il y a aussi St Paul Trois Château qui met en œuvre un plan de circulation douces.

A part ces belles initiatives c'est le désert !

La bicyclette est le moyen de rabattement vers les gares le plus efficace. En bicyclette on parcourt 3 km en 10 minutes. Elle est utilisée dans de nombreux pays européens comme un moyen de déplacement urbain et de rabattement sur les gares très pratique. Le stationnement de vélo est beaucoup moins consommateur de surface que la voiture. Mais, dans la Vallée du Rhône, rien n'y est fait pour accueillir les vélos dans les gares ou si peu.

Concernant les aménagements cyclables, les réalisations ponctuelles sont le résultat de l'obligation de la loi sur l'air, elles sont le plus souvent maladroites et s'arrêtent au premier obstacle. Pourquoi cette situation, alors que l'on est dans une région où la pratique du vélo est très importante? La manifestation de l'Ardéchoise est capable de rassembler 15000 cyclistes sur les routes de l'Ardèche qui sont superbes. Par contre s'aventurer sur la RN 86 en vélo relève de l'entreprise à haut risque, il n'y a pratiquement aucune sur-largeur cyclable. Côté Drôme c'est pareil. De nombreuses manifestations cyclistes existent comme la traversée de la Drôme à vélo qui rassemble plus de 600 enfants. Sur les routes de l'arrière pays on trouve des cyclistes de toute l'Europe. Mais pour sortir des villes avec ou même sans enfants, il est préférable aujourd'hui de mettre ses vélos dans la voiture!

Pour gagner les lieux de baignade le lac de Champos ou le long de la Drôme qui est une des seules rivières où la baignade est très pratiquée, il n'y a aucun itinéraire cyclable sécurisé. Est-ce normal? Est-ce acceptable? Comment peut-on encore concevoir des parcs de loisirs sans intégrer l'accès en vélo? Comme le Parc de Lorient par exemple.

Quand on entend les réponses des élus à nos demandes on est abasourdi !

A titre d'exemples : on est obligé de supprimer les bandes cyclables pour faire le tour à gauche exigé par la police pour accéder au commissariat. Un contre sens cyclable nécessite de déplacer 5 places de stationnement, les riverains, les commerçants ne peuvent pas l'accepter! On ne peut pas faire cette voie verte sur la berge de la rivière car il faut préserver les zones enherbées contre les inondations, ni au milieu des vergers car les cultivateurs ne pourront plus traiter leurs arbres sans risquer de "gêner" les cyclistes et les piétons qui l'emprunteront !

**Tout cela n'est pas sérieux !**

**Un responsable de projet disait récemment qu'il était plus facile de faire une route, un tunnel ou une autoroute qu'une voie verte réservée aux piétons, vélos, rollers, et personnes à mobilité réduite.**

Le département de la Drôme étudie la réalisation de la Véloroute - Voie Verte du Léman à la Mer en Drôme pour 75km le coût est de 12M€. Le financement n'arrive pas à se mettre en place.

Pourtant le discours est exemplaire. Par exemple, le PDU de Valence Major est très bien écrit, mais derrière le texte quel est le contenu. Rien, aucun plan d'itinéraire à aménager et naturellement sur le terrain aucune réalisation. A Valence, des travaux considérables sont engagés sur les boulevards. Ils ont été précédés par la mise en œuvre d'un plan de réaménagements des circulations de tous les accès aux boulevards pour inciter les voitures à les contourner. Mais ne cherchez pas le plan de circulation des vélos, il n'y en a pas, il sera peut être établi quand tous les aménagements seront terminés sans intégrer les itinéraires vélos.

Le conseil général de la Drôme fait des efforts. La carte de la Drôme à vélo est une bonne chose. Mais il faudrait que ces itinéraires soient pris en compte dans les aménagements des communes et des quartiers et dans les projets routier.

La modernisation du réseau routier conduit à l'augmentation du trafic et des vitesses qui excluent le vélo malgré les sur-largeurs. Les déviations des villages sont indispensables pour la sécurité des habitants. Elles n'ont que trop tardé, mais la création d'un réseau de voies cyclables continu l'est aussi, c'est la seule alternative à la voiture et il coûte beaucoup moins cher.

Partout nous constatons avec désolation des coupures de ces itinéraires comme aux Couleurs, ou la zone de la Motte, pour citer quelques exemples.

La gare de Valence TGV n'est pas vieille, avec une interconnexion avec une Gare TER dont les trains sont accessibles aux vélos. Il n'a pas été prévu d'accès en vélo à ce site. Le parking de la gare TGV est saturé mais les élus de ROVALTAIN n'ont pas voulu retenir nos modestes propositions pour améliorer l'accès en vélo à la gare. Par contre le problème d'agrandir les parkings des voitures va occuper de nombreuses réunions!

Le pont des Lônes est la dernière réalisation. Un effort important a été fait pour en permettre l'utilisation par les cyclistes, tant au niveau du pont lui-même que du pont des Anglais mais, ceux qui l'utilisent, ont pu constater des erreurs grossières qu'un minimum d'attention et d'écoute auraient évitées, tel que des virages à 180° avec un rayon intérieur de 2m, des rampes et des pentes trop raides sur une courte distance alors qu'il y avait toute la place nécessaire pour faire des courbes plus larges et des rampes douces et régulières. Une très belle signalisation a été mise en place mais isolée mais elle renvoie les vélos sur les routes des voitures et ne tient pas compte des itinéraires de la Drôme à Vélo !

Mais le vélo n'est pas le seul maltraité. Essayez de marcher à pied dans les faubourgs de la ville et des quartiers périphérique. Attention vous prenez des risques ! La voiture est toujours privilégiée. Faites l'expérience vous serez édifié. Quand à vous déplacer dans un fauteuil, je n'ose pas en parler ! Mais demandez aux personnes concernées.

Partout on constate l'absence de volonté de nos élus de prendre ses questions au sérieux et de s'en donner les moyens. Il s'en suit une faible motivation des techniciens pour proposer et mettre en œuvre des solutions satisfaisantes.

Augmenter les déplacements en train. C'est certainement possible. Il y a des suggestions dans ce sens. Créer dans la Vallée du Rhône un Metr'Rho avec des trains à fréquence régulières toutes les 20mn et en rouvrant des gares fermées (ça commence à se faire en France) et même en en créant de nouvelles. Voilà une bonne idée!

Mais est elle suffisante pour être attractive et pratique? Parlons en à ceux qui prennent le train pour aller travailler. Il faut se rendre à la gare et au delà d'une distance de marche à pied d'un quart d'heure il faut un moyen de rabattement. Le bus peut être une solution, si les fréquences sont élevées et les temps de trajet raisonnables. Mais le développement urbain actuel rends très difficile la déserte des lieux de résidence par les transports en commun. Alors on prends sa voiture et une fois que l'on est dedans autant aller jusqu'au bout avec. Tracez un rayon de 5km autour de chaque gare et regardez la population desservie! Je vous laisse conclure.

La pratique du vélo est dans notre région développée et populaire. Les attentes des populations sont très fortes. Les avantages que procure cette pratique, sur la santé, la socialisation et les économies quelle permet sont importants.

Les élus seront ils à l'écoute de ces préoccupations pour la rendre prioritaire et s'organiser pour la mettre en œuvre à l'échelle des agglomérations et de la vallée du Rhône ?

Sans cette volonté et cette détermination à réaliser ces aménagements de circulation douces pour permettre aux habitants de ce déplacer autrement, il faudra certainement d'autre autoroutes pour satisfaire les besoins de déplacement.

**Mais attention, il n'y en aura jamais assez. Avant, il est indispensable de prendre au sérieux la nécessité de se déplacer autrement. C'est possible, cela se fait déjà en France dans certaines régions et encore plus en Europe. Sans parler des pays Bas, regardez en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, en Suisse et même en Espagne.**