COURRIER ARRIVE LE
2 JUIN 2006
MAIRIE D'UPIE

REÇU le
548

DEPARTEMENT
DE LA DROME

ARRONDISSEMENT
DE VALENCE

COMMUNE D'UPIE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

L'an deux mil six, le vingt-neuf mai, à 20 H 30, le Conseil Municipal dûment convoqué le 22 mai 2006, s'est réuni en session ordinaire sous la présidence de Alain TERRASSE, Maire.

nombre de conseillers : 13
présents : 10
votants : 11
date de la convocation :
22/05/2006

Présents : MM TERRASSE Alain, Mme TERRAS, M. CHAREYRE, M. PARMENTIER, M. MAURICE, M. TERRASSE Benjamin, Mme GHINOZZI, MM. PALACIOS, GUILLOUD, Mme ASTIER
Absents : MM FRAISSE, GUARDIA
Excusés : M. FAURE (procuration à Mme ASTIER)
Secrétaire : Benjamin TERRASSE

OBJET : DEBAT PUBLIC SUR LES TRANSPORTS DANS LA VALLE DU RHONE ET DE L'ARC LANGUEDOCIEN : contribution de la commune d'Upie

Le Maire rappelle que par délibération du 21 mars 2005, le Conseil Municipal avait demandé que :
*- **des comptages supplémentaires de véhicules soient effectués** pour affiner les données sur la nature, la longueur et le nombre de trajet des usagers de l'autoroute A7 et A49 et particulièrement entre Vienne - Orange et Valence - Grenoble,*
*- **à ce que soient étudiées de véritables solutions alternatives** aux projets autoroutiers dans la Vallée du Rhône et notamment :*
- par une meilleure utilisation des routes nationales 7 et 86 (élargissement, déviation, ...) ainsi que sur des routes départementales (RD 538...)
- par une meilleure utilisation de la voie ferrée (plateforme de ferroutage)
- par la volonté de favoriser la voie fluviale et particulièrement pour une relance très forte de cette solution aux transports trop souvent considérée comme marginale.
*- **à ce que les élus soit tenus informés des états d'avancement** (notamment du projet A79) et qu'ils puissent participer activement au grand débat public avec tous les éléments qui leur seront **systématiquement portés à leur connaissance**,*
*- **à ce que soit respectés les engagements du protocole de KYOTO** sur l'effet de serre et **aux recommandations européennes** sur les transports.*
Suite à diverses réunions relatives au débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien, il est souhaitable d'apporter une contribution écrite.

Le Conseil Municipal, ouï l'exposé du Maire, après en avoir délibéré, à l'unanimité, DECIDE
- de porter à connaissance de M. le Président de la Commission Particulière du Débat Public sur les transports dans la vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien, quelques idées (document joint) à verser au dossier de ce débat public en se basant sur les trois interrogations principales du débat :
  - perception de la situation actuelle et perspectives d'évolution
  - orientations à prendre pour 2020
  - réaction aux mesures soumises au débat public par l'Etat.

AINSI FAIT ET DELIBERE A UPIE, les jour, mois et an susdits par les membres présents.

POUR EXTRAIT CONFORME
UPIE, le 30 mai 2006
Le Maire,

MAIRIE D'UPIE 26120 DROME

Affichée en mairie le 30 MAI 2006
Transmise en préfecture le 30 MAI 2006
Déposée en préfecture le 31/05/2006

Débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien

CONTRIBUTION DE LA COMMUNE D'UPIE (Drôme)

1. PERCEPTION DE LA SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

A ce jour dans l'état actuel d'avancement du débat public tel que le ressent le Conseil municipal d'Upie qui n'a été informé qu'à partir du 14 avril 2006 des dates de tenues des réunions publiques (parce que le maire avait relancé la CNDP le 13 Avril 2006), nous avons constaté lors de la réunion publique du 26 Avril 2006 à Valence sur le thème "Sécurité et santé" que ce débat n'est pas le reflet d'une transparence complète et d'une volonté de vouloir faire participer le Public à ce débat.

En effet sur **190 minutes de réunion**, seulement **70 minutes (37 %)** ont été consacrées à des échanges avec le Public alors que l'on pourrait penser à une tendance inverse du fait que ce qui est présenté dans les exposés a déjà été dit et redit à plusieurs reprises et ne répondent pas nécessairement à l'attente des gens qui sont venus pour s'exprimer et essayer de comprendre. De plus ces éléments d'information peuvent être consultées sur différents sites "Internet" alors que les représentants de l'Etat sont présents au débat et qu'ils peuvent ainsi apporter des réponses en direct.

Ceci étant dit, si l'on fait le point on constate que tout le monde s'accorde à penser qu'il convient de réagir à la situation existante pour différentes raisons toutes basées en général sur le bon sens:

- le trafic routier ne doit plus augmenter car où va t-on ?,
- l'émission de CO2 doit diminuer car elle augmente l'effet de serre,
- la ressource "pétrole" n'est pas inépuisable et le manque de cette matière première est inéluctable et cela à court terme.
- les émissions polluantes dues à la circulation routière ont des conséquences directes et démontrées sur la santé des personnes qui habitent à proximité d'infrastructures routières (9 villes françaises en test actuellement),
- la sécurité et les secours aux usagers ne peut plus être assurée de manière efficace sur une autoroute à 2X 3 voies, alors qu'en serait-il sur une autoroute à 2 X 5 voies ?
- le trafic poids lourds est-il indispensable comme le pensent certains ?
  les marchandises doivent-elles être acheminées en un minimum de temps ?
- etc…

2 - ORIENTATIONS A PRENDRE POUR 2020 :

A - Relancer le projet d'une voie fluviale traversant du Nord au Sud l'Europe

(exhumer le projet Rhin Rhône) car le trafic fluvial a, en tonnage augmenté de 24% entre Juin 2002 et Juin 2003 et il demeure néanmoins loin de la limite de capacité du réseau fluvial (dixit le rapport p35) Donc poussons ce trafic a sa capacité normale et poursuivons cette liaison Rhin Rhône et n'avançons pas l'argument du coût de l'investissement car il n'y a pas de coût pour sauver la planète qui nous accueille et que nous ne savons que détruire.

Un convoi fluvial de 4 barges sur canal à grand gabarit représente un transport de 8 800 tonnes soit 230 Poids lourds environ. Le nombre moyen de poids lourd journalier sur l'autoroute A7 étant de 13 000 environ. Cela représenterait 56 "convois fluviaux journaliers"

Si l'on imagine seulement 30 convois fluviaux /jour et le reste transporté par le fer ou la route , on s"aperçoit vite que notre problématique"de transports de marchandises trouve vite une solution.

Reste à convaincre le lobbying des transporteurs, des pétroliers et bien sur de l'Etat avec les taxes sur les produits pétroliers.

B - Lancer une vraie politique de Ferroutage et de transport des personnes par le rail

Voir chapitre ci-dessus pour résoudre le problème des transports des marchandises.

En parallèle, il conviendrait aussi de réhabiliter toutes les infrastructures ferroviaires qui ont été délaissées au profit de la route et notamment dans le sens Est - Ouest de notre territoire ce qui permettrait le développement des transports en commun et par conséquent moins de voitures individuelles. Le Conseil municipal pense notamment à la ligne Valence Gap qui était très florissante il y a à peine 40 ans.

La politique de la SNCF a été de favoriser les lignes à grande vitesse au détriment des voies ferrées jugées (par qui ?) moins rentables.

C - Lancer une vraie politique d'incitation à prendre les autoroutes " parallèles "à A7

Les autoroutes "Clermont Béziers" et "Grenoble Sisteron" sont des autoroutes qui ont été conçues pour délester le trafic du sillon rhodanien. Il est vrai que les dénivelées sont importantes et que le trafic poids lourd a des difficultés de circulation sur ce type de tracé.

Mais par la mise en place de tarifs attractifs pour ces infrastructures, les tendances pourraient s'inverser et le délestage de l'A7 se ferait ainsi normalement.

Encore une fois c'est une question de vouloir.

D - Changer le comportement des usagers de la route.

Développer les transports en commun interurbains et les rendre plus attractifs pour les usagers. Avez-vous essayer de prendre le car aujourd'hui ? C'est le parcours du combattant. Alors qu'il y a la possibilité avec les moyens de télécommunications de faire du transport en commun "à la carte" .Par exemple en équipant les stations de bus tout simplement avec des "boutons poussoirs" qui indiquent la vraie demande et en temps réel de transport en commun.

N'utiliser son véhicule personnel qu'en cas de nécessité absolue.

Développer le covoiturage

3 - REACTIONS AUX MESURES SOUMISES AU DEBAT PUBLIC PAR L'ETAT

Sur les six familles de mesures présentées par l'Etat, trois familles retiennent l'attention du Conseil municipal et qui sont par ordre décroissant de priorité :

A - Développement des modes de transports ferroviaire, fluvial et maritime : voir ci-dessus les paragraphes 2 A et 2 B.

B- Modification des comportements : voir ci-dessus paragraphes 2 C et 2 D

C- Régulation de l'existant: face aux enjeux de développement durable il convient de réguler les transports routiers existants peut-être par une contrainte sur la mobilité des personnes et des marchandises. Cette famille de mesures doit être étudiée d'une manière approfondie.

Les trois autres familles (Progrès technologique soutenu, Maîtrise de la mobilité routière) et notamment la famille sur le développement des infrastructures routières est à écarter car elle sous-entend la création de nouvelles infrastructures ce qui aggraverait encore la situation.

De plus la Commune d'Upie déjà "meurtrie " par le passage du TGV en 2001 avec toutes les promesses qui avaient été faites et qui n'ont pas été respectées ne veut en aucun cas se laisser "offrir" le passage d'une infrastructure autoroutière sur son territoire. La population est déjà fortement mobilisée sur cette hypothèse.

La commune d'Upie est l'objet également du passage d'une ligne à très haute tension, d'oléoducs et de gazoducs.

Lors de l'établissement du Plan Local d'Urbanisme approuvé le 31 Mars 2003, il n'a jamais été fait mention du passage d'une infrastructure autoroutière sur la commune.

Alors pourquoi y en aurait -il une ?