



ASSEZ!

ASSEZ ! Collectif intercommunal en Drôme des Collines

Siège Social : MJC du pays de l'herbasse

Adresse : 164 rue Fontaine Saint-Laurent 26260 BREN

Pour l'association **ASSEZ !** le projet portant sur la création de deux demi - échangeurs sur la A7 s'inscrit dans ce qu'il faut appeler les « grands projets inutiles et imposés »

Le groupe Vinci a été chargé par les autorités d'élaborer le projet (3 scénarios proposés) et de le présenter aux réunions de concertation publique à St Rambert et à St Barthélémy.

Nous reprenons ici les éléments de justification des décideurs du projet, pour en montrer l'inutilité et l'absurdité.

Ce projet va à l'encontre de toutes les études sur le climat et à l'encontre des objectifs affichés par le gouvernement, en particulier la loi d'orientation des mobilités, dans le but de réduire les gaz à effet de serre !

1 L'argument massue : « c'est un projet de presque 40 ans qui aboutit enfin ! »

Pourtant, aujourd'hui : La conscience de l'urgence écologique impose :

- de freiner l'usage des transports routiers.
- d'arrêter de bétonner en détruisant les zones agricoles et la biodiversité.

2 « Le but est de désenclaver les 3 vallées de Drôme Nord ainsi que l'Ardèche nord ne bénéficiant d'aucun échangeur autoroutier sur l'A7 de Chanas à Tain, soit 32 kms »

De ce fait, il a été décidé de faire 2 demi échangeurs :

- l'un à St Rambert d'Albon pour aller au Sud et en revenir, à 5 ou 6 km de Chanas.
- l'autre à St Barthélémy de Vals pour aller au nord et en revenir, à environ 12 km de Tain.
- le tout drainerait 11 600 véhicules/jour circulation estimée à 7300 vers le nord, 4300 vers le sud.

Pourtant l'intérêt de ces demi échangeurs est loin d'être prouvé, par exemple :

- avec l'aménagement récent de la route qui relie Tain à Romans et St Donat.
- le musée du facteur cheval se porte très bien avec un nombre de visites en augmentation (300000 visiteurs en 2019 : saturation déjà atteinte).
- les lignes ferroviaires sont de plus en plus utilisées vers Valence et vers Lyon.

Par ailleurs, ces échangeurs vont entraîner des dommages considérables :

- sur les terres cultivées.
- sur la circulation, 3 000 voitures et camions de plus par jour traverseraient des villages inadaptés à une telle augmentation du trafic routier.
- sur la santé des riverains : bruit et pollution pour tous.

3 "Le projet est déjà acté" selon Mr Juvet," et même gravé dans le marbre"

Une « concertation » locale a été organisée du 16/09/2019 au 4/10/2019 auprès des habitants de St Rambert et St Barthélémy, assortie de deux réunions publiques les 17 et 19 septembre 2019, dirigées par Vinci et Mr Juvet

Pourtant l'enquête d'utilité publique n'est pas encore faite, prévue en 2020/21, et les travaux suivraient de 2022 à 2025. Le projet n'est donc pas encore définitivement « acté » et a déjà pris du retard.

4 « Ces échangeurs feront gagner du temps sur les déplacements »

Pourtant le gain de temps ne serait que de 10 mn pour un trajet la Motte de Galaure / Lyon et de 10 mn pour un camion qui part d'Albon pour aller à Marseille.

Cela sans compter les éventuels bouchons générés par l'augmentation du trafic routier.

5 « Ils permettront une réduction du trafic routier sur la N7, à St Vallier et désengorgeront les péages de Chanas et Tain »

Pourtant une nouvelle infrastructure routière n'a jamais fait baisser le trafic (lien 10). Elle va modifier les flux, certes mais contribuer à l'augmentation globale du nombre de véhicules/ jour sur le territoire.

Cela va accélérer le phénomène de périurbanisation avec une augmentation des distances domicile-travail (lien 11).

6 « Ils favoriseront le développement économique et touristique de Drôme Ardèche »

Pourtant l'entreprise Vuitton n'a pas hésité à s'installer à Marsaz en pleine campagne, et des entreprises de transport existent de longue date à St Donat ou à Albon, en l'absence d'échangeurs. Le tourisme rural s'appuie surtout sur un contact sain avec la nature. Également les déplacements doux redynamisent les villages et attirent les touristes.

7 « Le projet est financé, pas de problèmes »

Oui, par nos impôts, tant au niveau national que local !

Pourtant nous avons notre mot à dire, en tant que citoyens. Nous ne voulons pas de ce monde de béton, de pollution. Le coût des demi échangeurs est de 25,8 millions d'euros...Celui de la seule déviation de Bren est évalué entre 5 et 8 millions d'euros et il est à la charge du département ! Tout cet argent pourrait être utilisé pour l'amélioration de nos lieux de soins (hôpitaux et maisons de la santé) et la création de voies vertes par exemple.

8 Contradiction sur l'artificialisation des sols

Il s'agit de montrer la contradiction entre les annonces ou objectifs du gouvernement et les projets de nos élus locaux.

Ces annonces elles-mêmes en contradiction avec les pratiques gouvernementales qui valident les projets de ces élus !

Pourtant, l'ambition du gouvernement est de parvenir à "zéro artificialisation nette " d'ici à 2050 (lien 16)

« Nous ne pourrons maintenir le réchauffement planétaire nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels que si nous mettons en œuvre des transitions sans précédent dans tous les secteurs de la société, y compris l'énergie, les terres, les écosystèmes, les zones urbaines, l'infrastructure et l'industrie." (lien 18).

ARGUMENTAIRE

1 l'argument massue : « c'est un projet de presque 40 ans qui aboutit enfin ! »

Première aberration : ce qui paraissait, peut-être par inconscience, valable il y a 30/40ans ne l'est plus...Aujourd'hui la conscience de l'urgence écologique impose de freiner l'usage des voitures et des transports par camions, d'arrêter de bétonner en détruisant les zones agricoles et la biodiversité. Vouloir encore augmenter le trafic routier dans les vallées de l'Herbasse, de la Galaure et de la Valloire est insensé !

2 « le but est de désenclaver les 3 vallées de Drôme Nord ainsi que l'Ardèche nord qui ne bénéficient d'aucun échangeur autoroutier sur l'A7 de Chanas à Tain, soit 32 kms, le plus long tronçon de France »

(cf site de la préfecture de la Drôme : du 16/09/2019 : projets d'échangeurs de Porte de DrômArdèche , annonce de la concertation publique (4)). Après avoir envisagé un seul échangeur et l'avoir abandonné parce que aussi coûteux et moins efficace selon les études réalisées, il a été décidé de faire 2 demi échangeurs (étrangement d'un coût égal et drainant beaucoup plus de véhicules qu'un seul ...) : paraît-il...

L'intérêt de ces demi échangeurs est loin d'être prouvé, car on peut considérer que ces vallées sont bien desservies par la route, en particulier l'aménagement récent de la route qui relie Tain à Romans et St Donat, en évitant la traversée de Chanas Curson, permet tous les déplacements sans problème. Même argument pour la vallée de la Galaure. Le musée du facteur cheval se porte très bien avec un nombre de visites en augmentation (300000 visiteurs en 2019 : saturation déjà atteinte) (5). On peut aussi penser que les touristes viennent profiter d'un séjour à la campagne, au calme et qu'il est préférable de développer des voies vertes, des parcours de randonnée ou équestre plutôt que d'augmenter le trafic routier.

Ajoutons que les lignes ferroviaires sont de plus en plus utilisées vers Valence et vers Lyon, mais que les guichets et les salles d'attente des gares ont été fermées à St Vallier et St Rambert : une aberration de plus !

Par contre ces échangeurs vont entraîner des dommages considérables :

- sur les terres cultivées d'Albon et de la vallée de l'herbasse : 270 hectares imperméabilisés, et perdus pour l'agriculture, soit plus que le projet de Roybon !
- sur la circulation, par des routes et la traversée des villages, inadaptés à une telle augmentation du trafic routier : 3000 voitures et camions de plus par jour sur la D112 reliant st Barthélémy à Romans selon les calculs de Vinci présentés à la réunion publique en septembre. Ainsi que sur des petites routes annexes passant par Villeneuve de Vals et Claveyson.
- sur la santé des riverains : bruit et pollution pour tous.

3 "Le projet est déjà acté" selon Mr Juvet," et même gravé dans le marbre"

Après validation par la communauté de communes Porte de Drômardèche en 2016 (6) puis par l'Etat le 1 er août 2018, dans le cadre du plan d'investissement autoroutier (7), et confié à Vinci. Pierre Juvet, dans La Tribune : « Ca y est, c'est inscrit dans le marbre ! Cet engagement officiel de l'Etat permet à Vinci de lancer le processus de consultation publique et la construction des échangeurs. Plus aucun retour en arrière n'est possible ».

Une « concertation » locale a été organisée du 16/09/2019 au 4/10/2019 auprès des habitants de st Rambert et st Barthélémy, assortie de deux réunions publiques les 17 et 19 septembre 2019, dirigées par Vinci et Monsieur Juvet, plus une brochette d'élus régionaux, départementaux et locaux. Une faible publicité a été faite à cette concertation, sauf par les associations opposées au projet...Annonce de la concertation le 16/09/2019, sur le site de la préfecture, soit la veille de la première réunion publique (4).

Mais l'enquête d'utilité publique n'est pas encore faite, prévue en 2020/21, et les travaux suivraient de 2022 à 2025. Le projet n'est donc pas encore définitivement « acté » et a déjà pris du retard.

Vinci s'occupe des échangeurs, financés en partie par l'Etat, la région, le département et la communauté de communes, mais tous les aménagements annexes, routes et traversées des villages ne les concernent pas ! Par exemple l'Etat a refusé de financer un nouveau pont sur le Rhône pour relier Drôme et Ardèche, demandé par Olivier Dussopt en janvier 2017. En effet, le pont d'Andancette est trop étroit, construit en 1827 et sans doute déjà dangereux (3).

Sur l'axe St Barthélémy/Romans rien n'est décidé (???), si ce n'est un vague budget intercommunal et départemental. Or le parcours est inadapté à une intensification du trafic :

- traversée de Villeneuve de Vals : impossible ! Claveyson idem.
- traversée de Bren : idem, un tunnel sous une partie du village a été envisagé ainsi que plus probablement une déviation traversant des vergers bio ! (Cf. France bleu, lundi 7/10/2019 "la construction d'un échangeur d'autoroute dans le Nord Drôme crée la discorde dans le village de Bren", avec cartes des tracés possibles...(8).
- St Donat : impossible ! La déviation d'origine est devenue la rue principale, l'avenue Charles de Gaulle, bordée de maisons, de commerces, de la MJC, de pistes cyclables, impossible de l'élargir, ni de la saturer de voitures et camions ! Elle est déjà souvent embouteillée aux heures de pointe. Alors une autre déviation, le long de l'herbasse ? Encore du bétonnage, en zone inondable ?
- route de Romans : trop étroite, il serait, paraît-il, nécessaire de l'élargir de 3 m. Et que fait-on des maisons riveraines ?...On les rase ?

En bref tout cela n'est pas vraiment prévu : on valide des échangeurs sans se préoccuper des conséquences sur la population touchée ! Les élus des communautés d'agglo qui ont validé ces projets l'ont-ils fait en connaissance de cause... ? De même y a-t-il eu informations et consultation des conseillers municipaux et des citoyens conformément à l'exigence démocratique ?

4 « Ces échangeurs feront gagner du temps sur les déplacements » :

Des exemples parlants dans une vidéo de promotion de l'échangeur (9). Le gain de temps serait de 10 mn pour un trajet la Motte de Galaure/Lyon sur une durée de trajet de 55 mn jusqu'à Lyon. Restent les bouchons pour entrer et circuler dans la ville. A noter que le trajet en train est de 46 mn ! Également, le gain serait de 10 mn pour un camion qui partirait d'Albon pour aller à Marseille. Il faut ajouter à cela les éventuels bouchons générés par l'augmentation du trafic routier .

5 « ils permettront une réduction du trafic routier sur la N7, à St Vallier, et désengorgeront les péages de Chanas et Tain » .

Une nouvelle infrastructure routière n'a jamais fait baisser le trafic (voir par exemple les travaux sur l'induction de trafic (10)). Elle va modifier les flux, c'est à dire que les personnes vont changer leurs itinéraires mais elle va également contribuer à l'augmentation globale du nombre de véhicules/ jour sur le territoire. Et c'est bien l'objectif du projet : créer de nouveaux usages. Par exemple faire ses courses à Green 7 plus souvent ou bien attirer des personnes qui travaillent à Vienne ou Valence. En plus de l'augmentation du trafic, mis en évidence par les travaux sur la D53 et RD112, cela va accélérer le phénomène de périurbanisation avec une augmentation des distances domicile-travail (11).

Ce projet va à l'encontre de toutes les études sur le climat, sur le rôle du trafic routier dans les émissions de CO2, sur la nécessité de réduire l'impact des voitures et des camions. Et à l'encontre des objectifs affichés par le gouvernement, en particulier la loi LOM votée le 26/12/2019 : loi d'orientation des mobilités, dans le but de réduire les gaz à effet de serre ! Ce gouvernement n'est pas à une contradiction près ! (12)

Or il faut faire tout l'inverse.

Le dernier rapport du GIEC indique que "il est techniquement possible de limiter le réchauffement à 1,5 °C, mais cela impliquerait de réduire les émissions mondiales de dioxyde de carbone d'environ 45 % par rapport aux niveaux de 2010 d'ici à 2030 et d'atteindre un bilan nul en 2050. Or au rythme actuel des émissions, le seuil de 1,5 °C sera franchi entre 2030 et 2052 et le réchauffement

dépassera les 3-4 °C d'ici 2100." (source GIEC).
Résumé à l'intention des décideurs 2019 (13).

6 « Ils favoriseront le développement économique et touristique de Drôme Ardèche »

À noter que le tourisme se porte bien dans nos vallées et que les touristes préfèrent peut-être flâner et s'attarder dans nos belles vallées plutôt que gagner du temps...

A noter aussi que l'usine Vuitton n'a pas hésité à s'installer à Marsaz en pleine campagne, que des entreprises de transport existent de longue date à St Donat ou à Albon, en l'absence d'échangeurs. Créer des emplois c'est bien, mais on peut miser sur des emplois de proximité dans des entreprises non polluantes plutôt que sur le projet Inspira à Salaise (14), dans une région déjà très polluée, avec des usines de type Seveso, déjà nombreuses et très dangereuses (cf Rouen !)

Renoncer aux échangeurs ne va pas en contradiction avec le développement économique et le bien-être des habitants, au contraire. Les déplacements doux redynamisent les villages (Voir les exemples en Allemagne, Pays-Bas ou aux États-Unis ou encore les études de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (15). Par exemple, une voie verte va renforcer un commerce de proximité alors que l'échangeur va intensifier les grands centres comme Valence 2, Salaise ou Green 7.

7 « le projet est financé, pas de problèmes » :

Oui, par nos impôts, tant au niveau national que local ! Nous avons donc notre mot à dire, en tant que citoyens. Nous ne voulons pas de ce monde de béton, de pollution. Nous voulons mieux vivre, freiner la consommation, limiter les déplacements : relocaliser l'agriculture et la production, favoriser le commerce de proximité, etc. Tout cet argent pourrait être utilisé en ce sens, au lieu de le gaspiller en projets inutiles et nuisibles pour notre région. Le coût des demi échangeurs est de 25,8 millions d'euros...Celui de la seule déviation de Bren est évalué entre 5 et 8 millions d'euros et il est à la charge du département, selon l'article de France Bleu précité.

8 Contradiction sur l'artificialisation des sols

Il s'agit de montrer la contradiction entre les annonces ou objectifs du gouvernement et les projets de nos élus locaux, annonces elles-mêmes en contradiction avec les pratiques gouvernementales qui valident les projets de ces élus.

L'ambition du gouvernement est de parvenir à "zéro artificialisation nette " d'ici à 2050 (16)

Sur ce site du ministère de la transition écologique et solidaire, il est noté que l'artificialisation observée sur la dernière décennie est environ 26 000 ha par an (16).

France Stratégie (17), chargée de rapports sur la zéro artificialisation par 3 ministères : de la transition, de la cohésion des territoires, de la ville et du logement, précise cela (page 14) : "Depuis 1981, l'augmentation des terres artificialisées est en moyenne de l'ordre de 60 000 hectares par an – soit un peu plus d'un millième du territoire, sans tendance identifiée. Les terres artificialisées seraient ainsi passées de 3 millions d'hectares à 5,1 millions, ce qui représente une croissance de 70 %, nettement supérieure à celle de la population (+19 %) sur la période. D'après les fichiers fonciers, disponibles depuis 2006, l'augmentation des terres artificialisées serait nettement plus faible, de l'ordre de 23 000 hectares en moyenne sur 2006-2016. Mais cette croissance serait aussi plus élevée que celle de la population (+7,1% contre +5,4% sur la période). Sur leur période de recoupement (2006-2014), les deux sources sont cohérentes pour identifier une forte accélération de l'artificialisation juste avant la crise de 2008, avant un retour à une valeur inférieure à la moyenne de longue période (Figure 4)".

En France, 23 000 hectares d'espaces naturels (ENAF, espaces naturels, agricoles ou forestiers) sont artificialisés chaque année (en moyenne entre 2006 et 2016) La part de l'habitat est de 41,9 % du total des surfaces artificialisées, celle des réseaux routiers et autres infrastructures de transports de 27,8 %, celle des services et loisirs 16,2 % et le foncier économique 13,7 %.

France Stratégie : "une forte croissance des infrastructures logistiques est observée. La localisation des entrepôts répond à une triple loi : i) à petite échelle, concentration dans les plus grandes métropoles à proximité immédiate des plus grands marchés ; ii) à l'échelle de l'aire urbaine, desserrement vers le périurbain ; iii) à la très grande échelle, à nouveau concentration à proximité immédiate des nœuds autoroutiers afin de bénéficier d'une accessibilité maximale." (page 33)

Ce rapport est intéressant pour nous, bien qu'il soit centré sur l'habitat, mais l'artificialisation concerne aussi les infrastructures de transport. Le scénario tendanciel, si aucune mesure n'est prise, montre qu'en 2030, 20 000 ha seraient artificialisés chaque année, soit 3,2 millions de mètres carrés en 2023, et 8 millions en 2030, soit environ 2,5 fois plus en moins de 10 ans (page 95). Il précise les données, le sens des termes...Et les analyses sur les méfaits de l'artificialisation des sols sont convaincantes.

9 Ces critiques sont conformes aux différents rapports du GIEC

GIEC (Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) est une organisation qui a été mise en place en 1988, à la demande du G7 (groupe des 7 pays les plus riches : USA, Japon, Allemagne, France, Grande Bretagne, Canada, Italie) par :

- l'Organisation Météorologique Mondiale
- le Programme pour l'Environnement des Nations Unies

"Grâce aux évaluations du GIEC, les pouvoirs publics, à tous les niveaux, disposent d'informations scientifiques sur lesquelles ils peuvent asseoir leurs politiques climatiques. Ces évaluations occupent une place centrale dans les négociations internationales portant sur les mesures à prendre pour faire face au changement climatique."

« Nous ne pourrions maintenir le réchauffement planétaire nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels que si nous mettons en œuvre des transitions sans précédent dans tous les secteurs de la société, y compris l'énergie, les terres, les écosystèmes, les zones urbaines, l'infrastructure et l'industrie." (18)

« Plus nous agissons rapidement et de manière décisive, plus nous serons en mesure de faire face aux changements inévitables, de gérer les risques, d'améliorer nos vies et d'assurer la durabilité des écosystèmes et des populations du monde entier – aujourd'hui comme demain » a déclaré Debra Roberts. (18)

Le ministère de la transition écologique et solidaire reconnaît la valeur des rapports du GIEC : "Le constat du GIEC est sans appel : le réchauffement s'accélère (...) le rapport démontre qu'il faut réduire d'urgence les émissions de gaz à effet de serre" et "Les conclusions du GIEC confortent la politique du Gouvernement" (19)...

Mais quand verrons-nous le gouvernement et les collectivités appliquer cette politique préconisée par le GIEC ?!

ANNEXES : NOS SOURCES :

<https://reporterre.net/La-carte-des-luttres-contre-les-grands-projets-inutiles>

<https://www.franceinter.fr/emissions/l-edito-carre/l-edito-carre-07-janvier-2020>

1 <https://a7-echangeur-dromardeche.vinci-autoroutes.com/>
(cliquer sur "en savoir plus" pour voir les 3 projets)

3 Dussopt : <http://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-1607QOSD.htm>

4 <http://www.drome.gouv.fr/projet-d-echangeurs-de-porte-de-dromardeche-a7033.html>

5 <https://www.lyoncapitale.fr/actualite/a-1h-de-lyon-le-palais-ideal-du-facteur-cheval-bat-son-record-de-visites/>

6 https://www.portededromardeche.fr/data_produit/uploads/public/684_2016_11_24_proces_verbal_conseil.pdf

7 <http://www.e-tribune.fr/index.php/a-la-une/region/13644-l-etat-valide-le-projet-d-echangeurs-autoroutiers>

8 <https://www.francebleu.fr/infos/transports/la-construction-d-un-echangeur-d-autoroute-dans-le-nord-drome-cree-la-discorde-dans-le-village-de-1570122554>

9 https://www.youtube.com/watch?v=r1ZpTytho&feature=emb_logo

10 https://fr.wikipedia.org/wiki/Trafic_induit

11 <https://fr.wikipedia.org/wiki/P%C3%A9riurbanisation>

12 <https://www.vie-publique.fr/loi/20809-loi-du-24-decembre-2019-dorientation-des-mobilites-lom>

13 https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/09/IPCC-Special-Report-1.5-SPM_fr.pdf

- 14 http://www.espace-inspira.fr/prod/wp-content/uploads/2018/04/Pièce_C4_Fascicule-1-RNT.pdf
- 15 <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/etude-evaluation-service-velo-synthese-technique-ademe.pdf>
- 16 <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Th%C3%A9ma%20-%20Objectif%20z%C3%A9ro%20artificialisation%20nette.pdf>
- 17 <https://www.strategie.gouv.fr/sites/strategie.gouv.fr/files/atoms/files/fs-dt-zero-artificialisation-nette-octobre-2019.pdf>
- 18 <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2019/09/sroc-press-release-fr.pdf>
- 19 <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/giec-devoile-rapport-sur-oceans>