

Le projet d'aménagement du carrefour des Couleures sur les communes de Valence et Saint-Marcel-lès-Valence, dont la Maîtrise d'Ouvrage est assurée par le Service Mobilité Aménagement et Paysages de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes.

Le dossier d'enquête publique qui porte sur l'utilité publique du projet et l'appréciation de ses impacts sur l'environnement appelle les observations suivantes de notre association.

1 – En 1980, un projet marqué par une conception dépassée des déplacements et une priorité donnée au « tout voiture » :

- Une conception datant des années 80 donnant priorité au raccordement entre l'autoroute A 7 nord et l'autoroute A 49 alors en projet,
- Un projet conçu alors que les besoins en déplacements entre les aires urbaines de Valence et Romans étaient en pleine croissance et que malheureusement aucune alternative crédible à la voiture par des transports en commun efficaces n'existait vraiment et n'était envisagée, encore moins avec les circulations douces,
- Un projet conçu alors que les surfaces commerciales du plateau des Couleures étaient embryonnaires.

Comment ce projet, conçu il y a 50 ans, prend-il en compte l'évolution de nos connaissances, les urgences écologiques avérées et les réglementations/projets de territoire qui en découlent ?

Nous vous décrivons dans le paragraphe suivant cette réalité pour 2019...

2 En 2019 : urgences écologiques, nouvelles connaissances, nouveaux projets et nouvelles réglementations

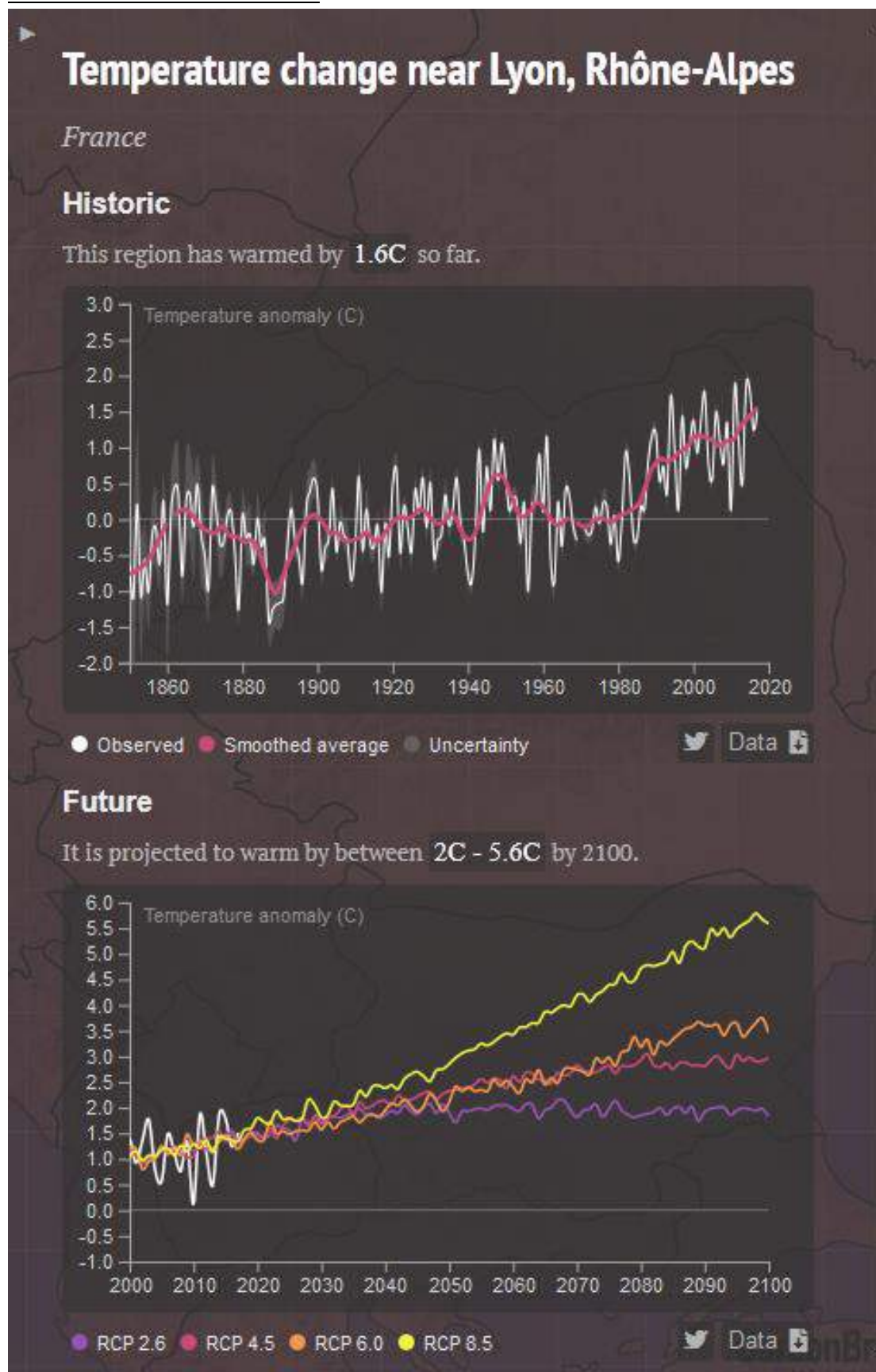
2.1 L'urgence climatique

Le Groupe intergouvernemental d'experts sur le changement climatique (GIEC) a publié en octobre 2018 son rapport sur les impacts d'un réchauffement climatique global de 1,5 °C à 2 °C et les trajectoires d'émissions de gaz à effet de serre à suivre pour limiter absolument le réchauffement à 1,5 °C.

Ce rapport nous révèle que nous sommes de plus en plus près du mur et que l'émission des gaz à effet de serre continue toujours de croître. En-dessus de +2°, le monde ne sera plus le même. Le recul massif d'émissions nécessaire exige « une transition rapide et de grande portée en matière d'énergies, d'usage des sols, de transports, bâtiments et systèmes industriels », un mouvement « sans précédent » car impliquant tous ces secteurs à la fois.

Frapna Drôme Nature Environnement participe à de nombreuses commissions consultatives sur le département : dans celles-ci, l'association constate que la lutte contre le dérèglement climatique n'est que rarement évoquée et n'est jamais une hypothèse déterminante pour valider les projets.

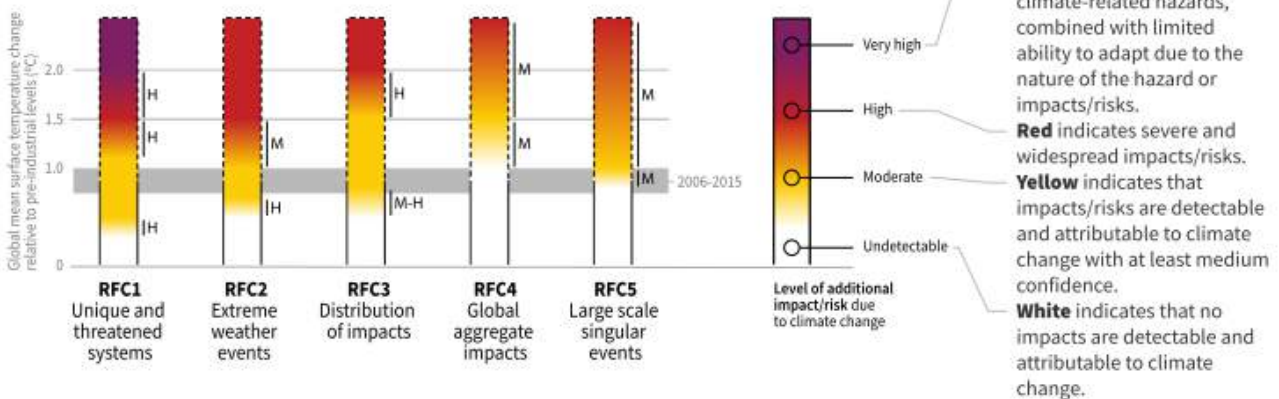
Si ces hypothèses sont planétaires, elles se déclinent localement. Les spécialistes nous indiquent que notre région sera particulièrement touchée :



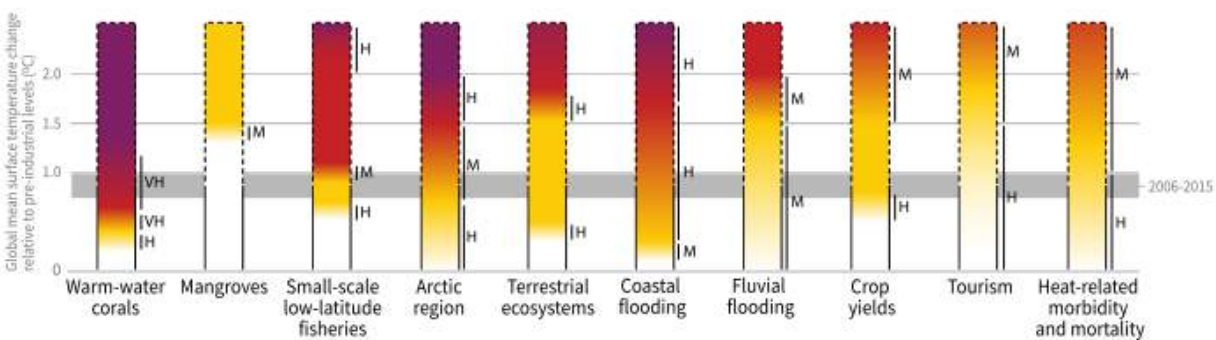
How the level of global warming affects impacts and/or risks associated with the Reasons for Concern (RFCs) and selected natural, managed and human systems

Five Reasons For Concern (RFCs) illustrate the impacts and risks of different levels of global warming for people, economies and ecosystems across sectors and regions.

Impacts and risks associated with the Reasons for Concern (RFCs)



Impacts and risks for selected natural, managed and human systems



Source: IPCC Special Report on Global Warming of 1.5°C

2.1 La loi TECV, le PCAET de Valence Romans Agglo

La Loi sur la Transition Énergétique pour la Croissance Verte de 2015 donne le cadre : les émissions de gaz à effet de serre (GES) seront réduites de 40% entre 1990 et 2030, la consommation énergétique sera divisée par deux en 2050 par rapport à 2012. La part des énergies renouvelables sera portée à 32% en 2030.

En Rhône-Alpes, dès 2014, le Schéma Régional Climat-Air-Energie (SRCAE) précise les objectifs pour le territoire. Ses orientations touchent l'urbanisme, les transports, le bâtiment, l'industrie, l'agriculture... Elles doivent être déclinées par l'ensemble des acteurs publics et privés et notamment dans tous les documents d'urbanisme (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan Local d'Urbanisme...)

Contribution à l'enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement du carrefour des Couleures.

Frapna Drôme Nature Environnement, 23 avril 2019.

Désormais, la loi relative à la croissance verte impose aussi la mise en place de Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET) pour toutes les intercommunalités de plus de 20 000 habitants. Ces PCAET prennent en compte la problématique climat-air-énergie à travers un projet cohérent en appui sur différents axes d'action :

- La réduction des émissions de GES.
- L'adaptation au changement climatique.
- La sobriété énergétique.
- La qualité de l'air.

Dans la Drôme et l'Ardèche, la Communauté d'Agglomération Valence Romans Agglo a travaillé à l'élaboration de son nouveau Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET). Ce nouveau plan, adapté à la dernière configuration du territoire et aux dernières réglementations, vise un management de qualité et s'appuie sur un label européen, Cit'ergie. Ce plan fait suite au premier Plan Climat Energie élaboré par l'agglomération en 2013 sur des diagnostics réalisés en 2012. Ce plan précédent et l'engagement depuis 2011 de la Communauté d'Agglomération du Pays de Romans aura permis à la grande Agglomération Valence Romans de bénéficier de la reconnaissance « Territoire à Energie Positive » (TEPos) et du label « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte » (TEPCV). Depuis 2013, l'agglomération affirme en effet vouloir maîtriser les consommations d'énergie (chauffage, déplacement, électricité), et vouloir couvrir les besoins en énergie par des énergies renouvelables produites localement.

La France avait déjà inscrit dans une loi sur l'orientation de la politique énergétique de 2005 (loi POPE), l'objectif de la division par 4 de ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050... Depuis 12 ans, le changement local est infime et ne permet pas d'espérer atteindre une évolution suffisante à court terme ! Les actions mises en place ne sont pas à la hauteur des urgences décrites de plus en plus précisément. **Ci-après, voilà quelques données extraites du dernier diagnostic territorial de janvier 2017 pour le PCAET de Valence Romans Agglo :**

2.1.1 Gaz à effet de serre :

Pour respecter les objectifs du Schéma Régional Climat-Air-Energie de la région Rhône-Alpes, **à l'horizon 2020, le territoire doit réduire ses émissions de 34 % par rapport à celles de 2005. Ces émissions proviennent pour l'essentiel des secteurs du transport (46%) et du résidentiel (23%).** Les autres secteurs contribuant à ces émissions sont, dans l'ordre décroissant : le tertiaire (12%) et l'agriculture (12%), puis l'industrie (6%). 84 % de ces émissions de GES sont d'origine énergétique. Seules des réductions conséquentes des consommations énergétiques couplées à un déploiement des énergies renouvelables permettront de réduire significativement les émissions de GES du territoire.

2.12 Consommations énergétiques :

Le bâtiment (résidentiel et tertiaire) ainsi que les transports de personnes et de marchandises représentent 84% de la consommation d'énergie finale du territoire avec une forte dépendance aux énergies fossiles (pétrole et gaz fossile) induisant une vulnérabilité économique aux variations du prix du baril de pétrole. **La voiture reste le mode principal de déplacements (68%).**

2.1.3 Qualité de l'air :

17 communes de l'Agglomération sont situées en zone sensible pour la qualité de l'air avec une situation préoccupante progressant doucement depuis 15 ans. **En 2015, 96% de la population de Valence Romans Agglo a été soumise à des taux de particules supérieurs à ceux recommandés par l'OMS (Air Rhône-Alpes, 2016).**

Le bilan 2016 de la qualité de l'air d'Atmo pour le département de la Drôme nous indique les faits suivants :

- **Dioxyde d'azote (NO₂)** : 1000 personnes soumises à un dépassement de la valeur limite fixée par le code de l'environnement. (Polluant en diminution légère.)
- **Particules PM₁₀** : 204 000 personnes sont exposées dans la Drôme à un dépassement de la valeur limite préconisée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), soit 41% de la population. (Polluant en diminution légère.)
- **Particules PM_{2,5}** : 279 000 personnes sont exposées dans la Drôme à un dépassement de la valeur limite préconisée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), soit 57% de la population. (Polluant en diminution légère.)
- **Ozone O₃** : 323 000 personnes sont exposées à des dépassements de la valeur limite fixée par le code de l'environnement plusieurs jours par an, soit 66% de la population. 75% de la surface du département est exposé. (Polluant en augmentation)

Atmo rappelle que l'impact sanitaire de la pollution chronique est plus dommageable que les pics de pollution (sauf niveaux exceptionnels). Il s'agit donc de mettre en place principalement des mesures pour réduire les émissions de polluants. **Les deux leviers d'action permettant d'espérer les plus grandes marges de progrès sont : le transport routier et le chauffage individuel au bois.**

L'étude APHEKOM a évalué, entre 2004 et 2006, l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine dans neuf villes françaises parmi 25 villes européennes. Cette étude a mis en évidence que la pollution aux particules fines est à l'origine de 42 000 décès prématurés par an en France et **d'une diminution de l'espérance de vie de 8 mois à Valence à cause de la pollution aux particules fines PM_{2,5}** (Source : Observatoire Régional de la Santé Auvergne Rhône-Alpes, CODERST de la Drôme de juin 2018).

2.1.4 Vulnérabilité et adaptation du territoire :

En complément des politiques indispensables d'atténuation (diminution des émissions de GES), les stratégies d'adaptation sont nécessaires car le réchauffement climatique est désormais irréversible. Il va falloir s'accommoder des impacts connus ou inconnus en réduisant la vulnérabilité des personnes, des biens et des territoires (5^{ème} rapport du GIEC). Les données quantitatives sur l'évolution du climat passé sur le territoire rendent donc compte d'une augmentation de la température moyenne depuis 1960 avec une accentuation du phénomène depuis les années 1980. Ce réchauffement est plus marqué en printemps et en été. N'étant pas accompagné d'évolution notable sur les précipitations, il entraîne une augmentation des sécheresses et des interrogations sur l'accès à l'eau. En outre, **le réchauffement climatique entraînera aussi une dégradation sanitaire importante du cadre de vie sur l'agglomération ainsi qu'une fragilisation et une dégradation prématurée des infrastructures et constructions.**

2.1.5 Politiques de réduction des émissions de GES dans les documents de planification :

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) prévoit différents leviers qui tentent d'apporter différents éléments de réponse croisés... Il est rappelé que la transposition des préconisations dans les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) des communes reste incertaine ! **Ceci reste à retravailler à l'échelon local en appui**

Contribution à l'enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement du carrefour des Couleures.

Frapna Drôme Nature Environnement, 23 avril 2019.

sur le Plan Climat... L'élaboration des Plan Climat Energie Territorial des territoires de Romans et de Valence dès 2010 a précisé les enjeux et entraîné diverses actions. Le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération adopté en 2016 permet d'espérer quelques mesures. Il est constaté qu'aucun engagement chiffré n'est identifié dans les documents de planification laissant chaque commune mesurer son ambition dans le cadre de son PLU...

2.2 Le plan biodiversité de juillet 2018

Le Premier ministre et Nicolas Hulot ont présenté le Plan biodiversité adoptée lors du Comité interministériel de la Biodiversité qui s'est tenu le 4 juillet 2018 au Museum national d'histoire naturelle de Paris. Vous pourrez en lire quelques extraits ci-dessous :

La consommation d'espaces naturels et agricoles par les espaces urbains, industriels et commerciaux est de plus en plus rapide. En France, c'est plus de 65 000 ha qui sont artificialisés chaque année, soit l'équivalent d'environ un département tous les 8 ans. Les espaces où les espèces peuvent vivre et se déplacer se raréfient, les écosystèmes sont de plus en plus fragmentés et les citoyens sont de plus en plus distants d'une nature inaccessible. Au-delà de la biodiversité, ce sont l'attractivité et la résilience des territoires et la qualité de vie des citoyens qui sont en jeu...

Pour l'adaptation aux changements climatiques et la résilience des territoires, le plan biodiversité vise à renforcer l'utilisation des solutions fondées sur la nature, c'est-à-dire les solutions qui s'appuient sur la préservation et la restauration d'écosystèmes en bon état pour répondre à un enjeu de société...

L'étalement urbain et l'artificialisation des sols, en détruisant et en morcelant les espaces naturels, agricoles et forestiers, contribuent directement à la dégradation du fonctionnement des écosystèmes et à l'érosion de la biodiversité. Malgré les progrès de la planification urbaine, la consommation des espaces naturels reste trop rapide, même dans les zones où la population n'augmente pas, avec pour causes la construction d'habitats individuels, de zones commerciales en périphérie et le développement d'infrastructures de transport ou logistiques...

La densification urbaine est également au cœur du programme Action cœur de ville qui vise la revitalisation de 222 centres-villes. Mais il faut aller plus loin, en s'engageant dans la définition d'objectifs chiffrés et d'une trajectoire pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette. Les politiques d'urbanisme et d'aménagement commercial seront revues afin d'enrayer l'augmentation des surfaces artificialisées, de favoriser un urbanisme sobre en consommation d'espace et d'améliorer la mise en œuvre de la séquence « éviter – réduire – compenser » dans le cadre du développement des territoires...

2.3 Le Plan de déplacement urbain Valence Romans : la Drôme des bouchons

Depuis le siècle dernier, la Drôme et la vallée du Rhône sont célèbres pour leurs bouchons routiers. Avec la Nationale 7 puis l'autoroute A7, les camions et les automobiles auront déposés plusieurs couches de pollution sur les façades noircies de toutes les villes et villages, de St Rambert d'Albon à Montélimar. L'impact de la pollution de l'air sur la santé ne sera pourtant pris réellement en considération qu'à partir des années 1990. Dominique Voynet, ministre de l'environnement, permettra, dans le cadre de la loi sur l'air, la mise en place des premiers plans de déplacements urbains (PDU) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le premier PDU de l'agglomération valentinoise de 2001 décrit précisément la situation : pollution due à un trafic automobile trop important, rues impraticables pour les piétons et vélos ou personnes à mobilité réduite, transport en commun perdant en efficacité. Cette situation pénaliserait les centres villes. A partir de ce premier plan de déplacement, une démarche volontaire devait être engagée pour faciliter la mobilité de tous en privilégiant les déplacements moins polluants :

Contribution à l'enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement du carrefour des Couleures.

Frapna Drôme Nature Environnement, 23 avril 2019.

- Des actions fortes étaient programmées pour limiter l'usage de la voiture au centre-ville, qui devait regagner en attractivité et en qualité de vie.
- Les transports alternatifs devaient être développés, particulièrement l'offre des transports en commun trains et bus.
- Des parkings relais étaient prévus en périphérie de l'agglomération pour permettre aux automobilistes de changer de mode de transport pour pénétrer vers le centre.

Quel est le bilan de ce programme 17 ans plus tard? L'agglomération a grandi et le dernier PDU de 2016 concerne 64 communes du triangle Romans Valence Tain l'Hermitage. Cette extension du territoire de Valence Romans déplacement a permis de développer et organiser une offre de transports en commun de qualité, mais qui peine encore à trouver ses passagers. Parallèlement, la réglementation a imposé la prise en compte des différents modes de déplacement lors de la réfection des voiries : des tronçons de couloirs bus et de pistes cyclables sont ainsi apparus, des trottoirs et zones piétonnes se sont agrandis. **Un gros travail reste à faire pour que ces modes de déplacement bénéficient d'itinéraires continus et efficaces qui les rendent vraiment attractifs : le chantier est toujours en cours et avance lentement depuis 18 ans. Et dans l'attente, le nombre de voitures augmentent régulièrement dans les villes de l'agglomération etaturent périodiquement une voirie qui leur laisse de moins en moins de place.** La multiplication des bouchons contribue à dégrader la qualité de l'air, à l'inverse de l'objectif affiché. L'offre de stationnement dans les villes étant surdimensionnée, les voitures en stationnement occupent une partie importante des voiries et surtout, continue à inviter les automobilistes à rentrer dans les villes (voir article en page 10). **Par contre, aucun parking relais en périphérie, prévus dès 2001 dans le PDU, n'a été créé, 17 ans plus tard !** Les automobilistes qui se rendent en ville ne sont pas incités à changer de mode de déplacement pour aller jusqu'à destination... Et évidemment, ceux-ci arrivent de plus en plus nombreux, dans toutes les agglomérations de la Drôme, dans un département qui continue à s'organiser autour des transports routiers ! Les routes s'élargissent, les ronds-points géants se multiplient, les projets de pont se confirment, l'intermodalité est oubliée ! **La Drôme des bouchons ? L'histoire continue...**

2.4 Etat des lieux drômois

2.4.1 Un espace de plus en plus réduit pour la biodiversité :

Frapna Drôme Environnement siège à la CDPENAF, commission départementale de la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers. L'association a proposé une description de la réalité drômoise dans la revue *épines drômoises* n°194. Sur notre territoire, l'espace laissé à la biodiversité est de plus en plus restreint :

- Dans notre département, l'artificialisation des terres est liée pour 52 % à l'habitation, 40 % aux voies de communication et 8 % (contre 6 % en Rhône-Alpes – chiffres agreste) aux zones industrielles et commerciales (contre 6 % en Rhône-Alpes – chiffres agreste).
- Les infrastructures de transport, notamment les infrastructures routières contribuent doublement à la consommation d'espace et l'artificialisation des sols : des emprises bitumées ou stabilisées, une « rupture » des continuités écologiques, cause de mortalité pour de nombreuses espèces faunistiques.
- Le « tout voiture » conduit à l'augmentation du nombre de déplacements sur les routes et justifie des aménagements (élargissement de routes, giratoires, diffuseurs ou échangeurs autoroutiers) et de nombreuses déviations d'agglomération.

- Alors qu'en France, 80 % des déplacements domicile-travail (DT) se font en véhicule particulier ; sur nos territoires, ce taux est de près de 90 % (Voir Plan de Déplacements Urbains Valence-Romans 2016). Pour préserver les terres agricoles et naturelles, les investissements publics dans les transports en commun s'imposent.

2.3.2 Un modèle commercial du passé

Frapna Drôme Nature Environnement siège à la CDAC (Commission de l'aménagement commercial). En connaissance, l'association fait le constat suivant :

Si les grandes surfaces de périphérie ont aspiré l'activité commerciale des centres villes, il faut reconstruire un modèle commercial concurrentiel dans la ville, à fréquenter sans voiture.

Plusieurs supermarchés drômois ont restructurés leurs espaces de vente pour que les visiteurs aient l'illusion d'entrer dans un village : avec des places, des rues et des faux magasins d'artisans. Les supermarchés restent souvent moins chers, avec une offre plus large, et proposent aux clients de marcher à pied dans des vastes espaces sans voiture. A l'inverse des idées reçues, la marche à pied est une composante importante du dispositif : mesurez la distance à parcourir pour acheter un paquet de vis dans une grande surface de bricolage, ou un meuble en kit dans un magasin labyrinthe suédois... Dans les derniers dossiers soumis à la CDAC, ces entreprises développent maintenant des espaces bio dans lesquels ils commercialisent des produits de proximité. Les supermarchés travaillent avec des études performantes de leur clientèle : leur évolution confirme la demande des consommateurs de disposer d'une qualité de vie, de produits de terroir et de convivialité... Ces grandes surfaces essaient de s'adapter à deux nouvelles hypothèses :

1. Leur clientèle ne peut plus se développer car les réseaux routiers d'accès sont saturés périodiquement et ne permettent plus d'absorber le flux de circulation et le stationnement indispensables à leur fonctionnement. Sur ce point, les collectivités et l'Etat sont appelés à agrandir les réseaux, au frais du contribuable et pour un aménagement du territoire qui va à l'encontre de l'intérêt général et de la santé.
2. Elles doivent s'adapter au développement de la vente par internet en proposant des « drive » permettant aux clients de faire leur commande à distance pour chargement dans les voitures ou livraison à domicile.

Si les supermarchés se sont développés dans les périphéries grâce à la voiture et en appui sur une logistique routière à partir d'énormes plateformes de distribution nationales, le modèle a atteint désormais ses limites. Les difficultés de certaines grandes enseignes le confirment. La nouvelle demande des consommateurs en terme de qualité et de diversité, la concurrence d'Internet, la limite du tout-voiture, pourraient ramener les citoyens vers les vraies rues des centres bourgs. A condition que les commerçants et les élus sachent mettre leurs représentations à jour : les commerçants devraient accompagner et réclamer le développement des espaces et des rues piétonnes, une végétalisation des rues avec de nombreux arbres, des squares, des lieux de rencontre, des services publics, des spectacles et animations. Cette relance des centres-villes ne pourra pas se faire sans retreindre fortement l'accès des villes et villages aux voitures, avec le développement sur tout le territoire de modes de transports alternatifs et l'organisation performante des livraisons. Allons-nous nous tourner vers l'avenir, inventer une nouvelle organisation pour retrouver une bonne qualité de l'air, et faire progresser notre qualité de vie? A Ajaccio, un petit bus électrique étroit circule doucement dans les espaces piétons et charge les passagers à la demande gratuitement. A Valence, un tricycle à assistance électrique se propose de véhiculer toutes les personnes qui le souhaitent sur des

Contribution à l'enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement du carrefour des Couleures.

Frapna Drôme Nature Environnement, 23 avril 2019.

petits parcours... Organisons nos villes solidairement pour que ceux qui se déplacent difficilement puissent en profiter !

2 Un projet global pour différents besoins qui ne sont pas analysés

Le projet présenté prétend répondre globalement à différents usages et besoins. En ne décomposant pas chacun d'eux pour y amener une réponse spécifique, il ne prend pas en compte la règle « Eviter, réduire, compenser ».

2.1 Les besoins réels

- a) Des besoins en déplacements « longue distance » entre A7 et A 49,
- b) Des besoins de déplacements Domicile – travail entre les aires urbaines de valence et de Romans,
- c) Des trafics générés par le développement incessant des surfaces commerciales du plateau des Couleures,

Le dossier d'enquête publique ne comporte aucun élément (cartes des trafics Origine Destination) permettant d'identifier sur le secteur du carrefour des Couleures ce qui relève de chacun des usages précédents. **Il ne permet donc pas d'examiner les alternatives en termes de modes de transport et de solutions techniques pour répondre efficacement aux difficultés ponctuelles rencontrées sur les différents points d'échanges concernés.**

2.2 Des réponses inadaptées

- Les trafics entre les autoroutes A 7 et A 49 sont assurés depuis les diffuseurs Sud et Nord de Valence. Ils sont relativement limités et évidemment beaucoup plus importants entre A7 Sud et A 49 (de nombreux barreaux autoroutiers relient A6 et A7 Nord aux Alpes (Grenoble, Chambéry, Annecy).
- Ces trafics sont routiers et leurs continuités doivent être routières, mais est-il nécessaire au niveau de Valence de réaliser deux barreaux depuis Valence-nord et depuis Valence Sud ?
- Les déplacements entre les aires urbaines de Valence et de Romans mais aussi avec la zone d'activités de Rovaltain, la gare TGV, Saint Marcel les Valence et Alixan et autres secteurs urbains doivent d'abord être assurées par les transports en communs et les circulations douces.

Dans le contexte décrit dans le paragraphe précédent de cette contribution, est-il cohérent de vouloir assurer ces trafics, ainsi que le fait ce projet, seulement par des voies routières ?

Le seul aménagement nécessaire du carrefour des Couleures serait celui qui permettrait d'y inscrire des voies dédiées au Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), lignes de transports en communs et des voies vertes pour les circulations actives en réduisant drastiquement la place de la voiture. Comment cet objectif est-il pris en compte ?

Les contributions financières du financement de la variante 4bis par exemple incombent pour 18 millions d'euros à l'Etat (c'est-à-dire aux contribuables, aux citoyens) et pour 10 millions d'euros environ aux Collectivités territoriales (contribuables et citoyens). Pourtant, les principaux bénéficiaires sont les grandes, moyennes et petites surfaces commerciales installées sur le plateau des Couleures et celles qui s'installeront dans les Zones à Urbaniser encore disponibles sur les villes de Valence et de Saint Marcel-les-Valence. Pourquoi ces principaux bénéficiaires de l'équipement ne sont pas contributeurs ?

Contribution à l'enquête publique environnementale unique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet d'aménagement du carrefour des Couleures.

Frapna Drôme Nature Environnement, 23 avril 2019.

L'aménagement prévu permettra-t-il de répondre aux besoins en déplacements routiers si toutes les zones à Urbaniser prévues (et peut être encore développées lors de prochaines révisions des plans locaux d'urbanisme de ces deux communes) sont occupées ?

Les variantes 2 et 4 bis envisagées constitueront de véritables « aspirateurs à voitures » en facilitant les déplacements routiers (diminution des temps de parcours entre les pôles urbains aux heures de pointe, principalement du vendredi soir et du samedi. N'est-ce pas en totale contradiction avec les priorités de notre siècle qui imposent de développer les transports en commun et les mobilités actives ?

Avec moins de 30 millions d'euros, une desserte cadencée sur la voie ferrée entre Valence et Romans avec de nouvelles haltes, de nouvelles liaisons par « Bus » sur des voies dédiées donc avec un cadencement assuré et des temps de parcours respectés, des voies vertes pour les mobilités actives auraient pu être créées. Ces solutions n'auraient pas eu l'impact de ce projet de rond-point, auraient répondu aux attentes d'un nombre élevé d'habitants des territoires et auraient permis de l'éviter. **Pourquoi ces solutions alternatives n'ont-elles pas été envisagées pour respecter la règle éviter, réduire compenser ? Entre les projets appelés 1,2,3, ou 4, pourquoi n'a-t-on pris en considération que des projets routiers ?**

Au moment où la Loi d'orientation sur les Mobilités (LOM) est en débat, est-il encore possible de considérer que les déplacements doivent et devront continuer à être effectués à 100 % en voiture particulière ?

L'avenir de la mobilité française est défini dans la loi LOM (loi d'orientation sur les mobilités), en projet, qui prend en compte les enjeux à résoudre d'urgence sur nos territoires (voir premier paragraphe). Comment cet équipement peut-il prendre en compte la réglementation actuelle et à venir ? A l'inverse des objectifs poursuivis par notre société depuis 40 ans, ce projet :

- Renforce la place donnée à la voiture particulière dont le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a largement démontré qu'elle était beaucoup trop élevée (plus de 85 % des déplacements Domicile / Travail, plus de 60 % des déplacements « Tous motifs ») !
- Ne présente aucune alternative pour les transports en commun et les modes actifs (rappelons que les déplacements en vélos ne représentent que 5 % des déplacements selon le PDU) ...
- Encourage la création de nouvelles surfaces commerciales sur le plateau des Couleures avec pour conséquence la dévitalisation des commerces des centres des pôles urbains des territoires... Notamment de celui de Valence, pour lequel la commune se serait engagée dans un programme de revitalisation des commerces de centre-ville subventionné par l'Etat!
- Contribue à l'augmentation de la pollution de l'air sur un territoire très impacté. (Le 17 mai 2018, la Commission européenne a renvoyé la France devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) pour non-respect des normes de qualité de l'air. L'agglomération valentinoise est un des 14 secteurs sur lesquels l'action publique est urgente et prioritaire : l'observatoire régional de la santé rappelle que les traitements antiasthmatiques et contre l'allergie concernent 22% des enfants de moins de 15 ans à Valence. Selon un article du journal Le Monde de février 2019, la pollution atmosphérique est un enjeu majeur de santé publique, puisqu'elle provoque 48 000 décès prématurés (selon une étude de 2016). Leur cause est davantage l'exposition continue à un air de médiocre qualité qu'aux pics de pollution.

- Artificialise encore des terres agricoles et des espaces naturels. Cet aménagement consomme des terres agricoles et conduit à la fragmentation d'exploitations agricoles existantes. C'est dommageable dans un territoire où les terres agricoles ont déjà perdu 180 hectares (comme le soulignait l'Autorité environnementale).
- Impacte le captage des eaux des Couleures. La création de nombreux « bassins de retenue » des eaux pluviales des voies et ouvrages prévus par l'aménagement de ce carrefour se traduira, malgré les dispositifs techniques mis en œuvre, par des écoulement d'eaux chargées en hydrocarbures et en métaux lourds à l'intérieur des périmètres de protection de ce captage !

Un problème bien posé est à moitié résolu. A l'inverse, un problème mal posé ne permet pas de trouver des solutions. Pourquoi ce projet n'a-t-il pas été soumis aux préconisations du GIEC, à la loi TECV, au plan biodiversité ? Comment prend-il en compte le PCAET régional et local, ainsi que le PDU ?

3 Conclusion

En conclusion Frapna Drôme Nature Environnement dénonce :

- Un aménagement « tout voiture » du carrefour des Couleures.
- Un aménagement dont elle doute de l'intérêt, même au vu des seuls allongements de temps de parcours du vendredi soir et du samedi.
- Un aménagement dont la conception d'un autre siècle ne répond pas aux attentes des habitants des territoires qui sont de disposer de transports en commun performants et de voies pour les mobilités actives (Frapna Drôme Nature Environnement partage totalement l'avis défavorable donné à ce projet par l'association Roulons en Ville en Vélo - REVV-).
- Un aménagement qui va accroître les déplacements routiers en voiture particulière alors que le PDU lui-même met en évidence la prédominance trop marquée de la voiture dans son périmètre.
- Un aménagement à 30 millions d'euros dont les financements devraient être consacrés aux transports en commun et aux mobilités actives.
- Un aménagement qui va renforcer le développement de nouvelles surfaces commerciales sur le plateau des Couleures avec pour conséquence irrémédiable la disparition des commerces des pôles urbains des territoires, notamment de Valence, en totale contradiction avec la volonté affichée de revitaliser ces commerces.
- Des impacts très dommageables sur la pollution de l'air, les terres agricoles, les espaces naturels, le captage des Couleures, la Barberolle et ses aires inondables.

Frapna Drôme Nature Environnement est totalement défavorable à ce projet d'aménagement dont la conception purement routière est dépassée depuis plus de cinquante ans, une gabegie d'argent public pour résoudre prétendument des « temps d'attentes ponctuels » d'usagers de la route, argent public dont le montant permettrait de résoudre les vrais problèmes des territoires. Ce projet ignore les attentes des habitants concernés pour lesquels la priorité est celle des transports collectifs abordables et des mobilités douces.

Frapna Drôme Nature Environnement s'étonne qu'un tel aménagement puisse être proposé en 2019, et regrette toujours, comme lors de la concertation de 2015, que les êtres vivants et particulièrement les humains ne soient pas au centre de la réflexion sur de tels aménagements.

L'association rappelle que la « circulation » n'est pas un phénomène mécanique à traiter isolément, mais qu'elle est générée par des citoyens qui, prioritairement, aspirent à boire, respirer, manger, se déplacer, habiter sur leur territoire.