

Déviations de St-Peray

PAR L'ATELIER TERRITOIRE DE FRAPNA DRÔME NATURE ENVIRONNEMENT

UN NOUVEL ÉPISODE POUR LE « RING VALENTINOIS »

L'enquête publique concernant la déviation de Guilhaud-Granges/Saint-Péray sur son deuxième tronçon s'est terminée au mois de mars.

Ce projet est un nouvel épisode de l'histoire du projet de contournement routier circulaire de l'agglomération de Valence qui se poursuit sur plusieurs décennies : avec un franchissement du Rhône au Sud (2^e Pont des Lônes), puis un futur franchissement du Rhône au Nord (3^e Pont en vue de relier l'échangeur autoroutier de Valence Nord avec cette déviation de GG/Saint-Péray).

De chaque côté du fleuve autour de l'agglomération valentinoise, nous assistons à une artificialisation des sols qui s'accroît pour répondre au programme des collectivités, souvent en concurrence, pour attirer les entreprises, les emplois et la population sur leur territoire. Cette ambition s'appuie d'abord sur le maillage et l'agrandissement des infrastructures routières : l'implantation de nouvelles zones d'activité ou commerciales s'organise parallèlement, engageant encore au développement de nouvelles infrastructures routières... Jusqu'où ?

QUEL BILAN POUR CE PROJET DE DÉVELOPPEMENT ?

Pour justifier ce mode de développement, les collectivités valorisent les avantages qui devraient profiter à tous les habitants : nouvelles ressources pour les budgets publics, emplois, offres de service et de commerce en hausse...

Mais les impacts et les coûts ne sont pas mesurés : l'artificialisation des sols fragilise encore la biodiversité et les productions agricoles. L'argent public est mobilisé pour financer des acquisitions foncières, des aménagements et des infrastructures au bénéfice d'entreprises privées qui, en se déplaçant parfois avec opportunisme d'une commune à une autre, aspirent de nouvelles aides, spéculent sur le foncier, restructurent le personnel, absorbent les concurrents. Le développement du routier permet aux produits de venir de plus en plus loin et d'être renvoyés aussi de plus en plus loin. Le territoire se transforme en une grande plate-forme logistique en appui sur la croissance du gaspillage et des déplacements

routiers. La production locale disparaît avec le tissu économique associé, une part de plus en plus importante des espaces naturels et agricoles sont détruits, la qualité de l'air, de l'eau, et de l'environnement se détériore. Cette organisation aggrave le dérèglement climatique et rend le territoire vulnérable. Un vrai bilan social, économique, sanitaire, environnemental de ces projets d'aménagement serait pourtant indispensable pour réorienter notre organisation locale face aux urgences écologiques.

En prenant de la hauteur, nous pouvons poser aussi globalement la question pour la planète : que prélevons-nous dans l'écosystème, que préservons-nous pour qu'il se maintienne ? Que donnons-nous, que recevons-nous, pour quelle qualité de vie, pour nous et les humains à venir ?

La déviation de St-Peray, comme les multiples projets d'infrastructures routières sur notre territoire, sont une des causes/symptômes locaux de la crise mondiale.

En 2021, avec nos masques sur le nez, contraints et isolés par les mesures de « distanciation », subissant la maladie ou une précarité économique aggravée, la pandémie nous oblige à regarder la réalité en face et à considérer objectivement l'avenir qui se dessine.

LES INSUFFISANCES DU DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique de mars 2021 vise à faire admettre l'utilité publique du projet de déviation par la population... Mais pour engager vraiment le débat sur ce dossier, il aurait fallu :

- Préciser la dimension réelle du projet et ses conséquences globales pour l'agglomération.
- Faire un état des lieux du territoire et préciser les enjeux à prendre prioritairement en compte en terme de climat, air, énergie, biodiversité.
- Reposer les hypothèses qui ont amené précédemment à une artificialisation et à un développement du transport routier insoutenable, proposer d'autres emplois de l'argent public pour mettre en place une nouvelle organisation.

Frapna Drôme Nature Environnement a rappelé les éléments suivants dans ses contributions (à lire sur le site frapnadrome.org) :

- Le projet porté à l'enquête publique engage à la réalisation du bouclage par l'ouest du contournement routier de Valence. Celui-ci n'a jamais été présenté au public ni fait l'objet d'une consultation pour une opération qui concerne les habitants de St-Péray, mais aussi de Guilhaud-Granges et de Bourg-lès-Valence (100 000 habitants). Le « saucissonnage » du dossier n'est pas honnête, l'utilité publique du projet de contournement global aurait dû faire l'objet d'une enquête préalable.

- L'évaluation financière du bouclage du contournement pourrait représenter un montant de 50 à 70 millions d'euros (raccordements, ouvrage de franchissement du Rhône, déviation, ouvrage SNCF...) Cette évaluation n'a jamais été précisée ni soumise à la population...

- Les données de trafic à l'appui de cette déviation sont peu précises, incomplètes, anciennes ou non-datées... Les transports collectifs urbains et interurbains ne sont pas cités, ni pris en compte ! Les investissements prévus pourraient être utilisés pour le développement d'autres modes de transport qui réduiraient les besoins routiers.

- Le plan climat air énergie de la communauté de communes Rhône Crussol (CCRC) est en cours d'élaboration depuis 2019 mais n'est pas finalisé : comment cette déviation prend-elle en compte les exigences de la problématique climat-air-énergie à court et long terme ?

- Des incohérences apparaissent entre le projet de déviation et les PLU de St-Péray, Cornas et Bourg-lès-Valence. Sur ces communes, les espaces agricoles seront directement impactés : la pression foncière s'exercera principalement sur les terres arables de la plaine (seulement 4 % du territoire ardéchois). Contrairement aux objectifs menant à terme au zéro artificialisation nette, la consommation des sols va



s'accroît sur St-Peray avec cette déviation. Des espaces naturels et agricoles à préserver seront très impactés par le contournement et le 3^e pont - Photo Frapna.



Suze-la-Rousse : non à la déviation !

PAR L'ASSOCIATION J'AIME SUZE-LA-ROUSSE

Déviations de Suze-la-Rousse : un bel exemple de l'incohérence entre annonces gouvernementales et politiques locales !

La schizophrénie... voilà ce qui caractérise peut-être le mieux les politiques actuelles notamment en matière d'environnement et de mobilité.

D'un côté, de grandes annonces au niveau national, la défense de la biodiversité, de l'agriculture, le développement du fret ferroviaire et des transports doux, l'arrêt de la bitumisation, la réduction des gaz à effet de serres de 40 % d'ici à 2030 (objectif de la convention citoyenne sur le climat), de l'autre des projets locaux de création ou d'agrandissement de routes pour « fluidifier » le trafic et donc favoriser celui-ci...

Prenons le cas de la déviation de Suze-la-Rousse qui cumule quand même les mauvais points :

- **Un tracé qui passe en pleine zone inondable**, zone rouge d'un PPRi (plan de prévention du risque inondation) datant de 2011, et donc une première dérogation. Combien de fois avons-nous entendu, après des inondations, qu'on n'aurait jamais dû construire là ?
- **Un projet qui va détruire 9 ha de terres agricoles et d'espaces naturels** (des bois) dont la **biodiversité est riche** et en particulier lieu de vie de 5 espèces protégées, encore une dérogation ! On nous fait croire que la destruction de cet espace est compensée par deux zones, dont une distante de 24 km du projet, quelle hypocrisie !
- **Un projet qui détruit un lieu de promenade et de pratique sportive**, un lieu d'accès à la nature très utilisé par les nounous du village et les habitants : la fréquentation le week-end en est un bel exemple !
- **Un projet qui ne rapporte rien à la commune au contraire**. On peut même penser que certains commerces du centre-ville vont particulièrement souffrir de la baisse du passage.
- **Un projet qui repose sur un tracé initial de la déviation qui date d'il y a 40 ans**, avant les nombreuses constructions, dont des lotissements qui ont été bâtis au sud de Suze-la-Rousse...

Et tout ça pourquoi ? Rappelons quand même que l'étude d'impact indique bien que le

trafic dans Suze-la-Rousse est stable et fluide, que les principaux points noirs pourraient être corrigés dès aujourd'hui.

Le projet tel qu'il est imaginé est loin de régler les problèmes : moins de 40 % des véhicules vont être déviés du centre-ville. À moins, bien sûr, que la seconde déviation, Nord-Sud, (projet dans les cartons) ne voit le jour ? Dans ce cas, la tranquillité du centre du village sera assurée mais, alors, la tranquillité pourrait aussi devenir mortelle avec un village ceinturé par deux déviations !

L'histoire est importante. N'oublions pas que la RD94 a été créée en 1824 et que la plupart des villages dans son sillon, dont Suze-la-Rousse, se sont bâtis et ont bâti une partie de leur économie autour de cet axe routier. Alors certes, des inconvénients existent, mais des villages comme Chorges, Savines-le-Lac, l'Argentière-la-Bessée ou Prelles connaissent de véritables embouteillages, des difficultés de trafic notamment en période hivernale (route des stations de ski), c'est loin d'être le cas à Suze-la-Rousse.

D'autres solutions existent pour diminuer l'impact du trafic dans Suze-la-Rousse :

- Verdissement du village pour lutter contre la pollution.
 - Diminution de la vitesse pour lutter contre les nuisances sonores et la pollution.
 - Enrobé phonique contre les nuisances sonores.
 - Déplacement des stationnements sur les RD94 et RD59 avec mise en place de nouveaux parkings dont un dédié aux habitants du centre bourg pour fluidifier le trafic.
 - Mise en place d'un feu alternatif (à déclenchement automatique) au niveau de l'entrée de la route de Bollène, passage le plus étroit de Suze-la-Rousse.
 - Réfection du parking de l'Église avec déplacement du parking de La Poste (au moins en dehors des horaires d'ouverture du bureau).
 - Mise en place de sens uniques, en dernier recours.
 - Amélioration des alternatives à l'automobile : itinéraires piétons et vélos pour les petites distances, transports en commun...
- Toutes ces solutions ont un coût bien moindre que la construction d'une route à plus de 7 millions d'euros.

Il est dommageable que des projets obsolètes soient poursuivis de la sorte. Par entêtement ? Par habitude ? Le tout-routier a la vie dure ! Finalement, cette déviation est faite pour les camions et toutes les personnes en transit. Elle n'apportera rien aux habitants de la Drôme provençale et pire, elle va défigurer un espace naturel, à proximité immédiate, **d'un des plus beaux châteaux de la Drôme**.

L'association J'Aime Suze-la-Rousse, qui s'est créée notamment pour lutter contre ce projet, souhaite que les choses bougent. Soyons responsables et cohérents...

Comment pouvons-nous dire à nos enfants que nous les aimons, quel monde leur laisserons-nous ? Nous devons trouver des alternatives au tout-routier, nous refusons de détruire d'autres zones naturelles et agricoles.

Nous voulons dire que rien n'est perdu et que nous avons tout à gagner à être force de proposition, à



faire exister d'autres solutions. Photo A. Paris : Suze-la-Rousse, bientôt la déviation ?

Des déviations en cascade !

Malheureusement, le projet de déviation de Suze-la-Rousse n'est pas le seul du département en Drôme provençale. Sur le tronçon Bollène - Nyons, ce ne sont pas moins de trois projets qui vont sortir des cartons : le premier sera celui de Suze-la-Rousse, puis viendront Tulette et enfin Saint Maurice-sur-Eygues. Si on prend uniquement le cas de Suze-la-Rousse et Tulette, la portion actuelle de route de moins de 10 km va donc accueillir pas moins de 10 ronds-points soit une moyenne de 1 rond-point par kilomètre ! Qui dit mieux ?

Mesdames et Messieurs les élus, n'oubliez pas que plus de 80% des émissions de CO₂ dans le secteur des transports sont dues au transport routier. Il est temps de trouver des solutions pour que mobilité et ruralité riment avec environnement et biodiversité !



Drôme tout voiture : accélération du dérèglement climatique !

PAR L'ATELIER TERRITOIRE DE FRAPNA DRÔME NATURE ENVIRONNEMENT

Continuer dans le déni

Les Drômois constatent et appréhendent les conséquences du dérèglement climatique comme la plupart des Français et des habitants de la planète. Les gaz à effet de serre, très largement responsables de ce dérèglement, proviennent à près de 40 % des transports (voir les rapports du GIEC et les textes de la loi « Climat et résilience »).

Pourtant en Drôme, les élus continuent à prôner le « tout voiture » pour les déplacements !

Cette politique qui n'est même plus « à courte vue », puisque les effets du changement climatique sont déjà là, conduit à multiplier les projets d'infrastructures sur notre territoire et donc à accélérer le dérèglement climatique.

Des projets pour le pire

Actuellement sont en projet ou en travaux les nouvelles infrastructures routières suivantes :

— L'échangeur des Couleures entre l'autoroute A 7 Nord (Lyon - Valence) et l'autoroute A 49 (Valence - Grenoble) avec les raccordements nécessaires à la desserte de la zone commerciale des Couleures : 15 hectares de terres artificialisées, 28 millions d'euros.

— L'échangeur de Montélier entre le contournement autoroutier de Valence (RN 7) et la route de Montélier : plus de 4 hectares de terres artificialisées, pour un coût prévu de 6 millions d'euros.

— Les deux demi-échangeurs sur l'autoroute A 7 Nord à Saint-Rambert-d'Albon et à Saint-Barthélémy-de-Vals : près de 20 hectares de terres artificialisées pour un coût prévu de 25,8 millions d'euros.

— L'échangeur de l'A 7 Sud à Saint-Paul-Trois-Châteaux et Pierrelatte : près de 20 hectares artificialisés dont des terres agricoles cultivées, pour un coût prévu de 21 millions d'euros.

Ces quatre projets d'infrastructures sont emblématiques du « tout routier » et ne constituent qu'une partie des projets d'infrastructures en cours sur notre territoire.

Climat, eau, air, sol : et la Drôme ?

Le développement routier est une course sans fin qui engage à construire toujours plus de routes, plus larges et plus loin !

Nous pouvons ainsi citer : la déviation de Suze-la-Rousse, la déviation de Saint-Péray (lire le numéro 201 des *épinés drômoises*). Le Conseil départemental de la Drôme consacre près de 29 millions d'euros aux infrastructures routières.

Alors en ne prenant en compte que ces projets et le budget alloué par le Conseil départemental de la Drôme aux infrastructures routières, ce sont plus de 109 millions d'euros et surtout plus de 100 hectares de terres qui risqueraient potentiellement d'être artificialisés !

Pourtant, pour tenter de limiter le dérèglement climatique, la Loi « Climat et résilience » fixe l'objectif du Zéro Artificialisation Nette pour 2050, avec une baisse de 50 % d'ici la fin de la décennie.

Sur le territoire régional Auvergne-Rhône-Alpes, l'État met en œuvre une stratégie volontaire « Eau, Air, Sol » : préservation de l'eau, de la qualité de l'air, limitation de la consommation et de l'artificialisation des sols. Et la Drôme ? 🐾



Exposition «Le Chat déambule» de Philippe Geluck sur les quais de Bordeaux (Photo M. Papillon)



Stop au goudronnage du nord-Drôme !

PAR L'ASSOCIATION ASSEZ !

Création de deux demi-échangeurs !

ASSEZ ! est une association intercommunale en Drôme des Collines créée en 2019 suite à la pseudo-concertation organisée par l'entreprise VINCI associée à des représentants de l'État et du Département pour présenter son projet de créer deux demi-échangeurs en Drôme des collines. Cela entraînerait la création d'une déviation à Bren et l'élargissement des départementales de Saint-Barthélemy-de-Vals à Romans, sacrifiant de nouvelles terres agricoles. Tous ces travaux sont liés, alors que Vinci et les élus porteurs du projet veulent les dissocier pour mieux les faire accepter. Des citoyen.nes et habitant.e.s de la zone se sont alors rassemblés pour s'opposer à ce projet qui menace leur bien-être, leur sécurité et la santé publique, tout en s'opposant à un modèle de développement anachronique à l'heure du réchauffement climatique et d'une nécessaire transition écologique. Aujourd'hui, il est urgent de freiner l'usage des transports routiers et d'arrêter de bétonner en détruisant les zones agricoles et la biodiversité. Bref, nous en avons ASSEZ des projets coûteux, inutiles et imposés !

Parlons de l'avenir de ce territoire !

Nous sommes à la veille de l'enquête publique, qui doit se prononcer sur l'utilité, l'acceptation et la qualité environnementale de ce projet. Le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes vient de décréter la nécessité d'une étude d'impact préalable portant sur une année complète et sur l'ensemble des aménagements liés à cette sortie d'autoroute, ce qui retardera l'enquête publique à l'année 2023. Plus décidé que jamais à s'opposer à ce projet, le Collectif ASSEZ poursuit son travail d'information des citoyens.nes du territoire qui sera impacté par une hausse de 75 % du trafic et par les 600 poids lourds qui emprunteront ce nouvel itinéraire (chiffres de VINCI); alors que le PCAET de Porte de DrômArdèche veut dans le même temps réduire la pollution en CO2. Nos principaux arguments sont les suivants :

- Pertinence : « Ces échangeurs feront gagner du temps sur les déplacements », nous dit-on. De quels déplacements parle-t-on ? Pour un gain de trafic calculé à 4 minutes entre la-Motte-de-Galaure et Lyon, quelles seront les conséquences d'une hausse de trafic en termes d'embouteillage, de bruit et de pollution à Saint-Donat-sur-l'Herbasse ? Pourtant, la route entre Tain et Romans-sur-Isère a été récemment recalibrée et est parfaitement adaptée à un développement économique harmonieux de notre région.

- Coût : Ce projet nécessitera un investissement colossal, pour la construction des demi-échangeurs, mais aussi pour la construction de rocadés autour de nos villages (Bren) ou pour l'élargissement des routes de 6,5 m à 11 m. Nous demandons que soit rendu public le coût total de ce projet. Ne pourrait-on pas plutôt investir l'argent public dans la sécurisation des routes, dans des transports collectifs ou le développement de modes de déplacements doux ?
- Dérèglement climatique : ce projet entre en contradiction avec l'ambition du gouvernement de parvenir à « zéro artificialisation nette » d'ici à 2050. Il nous semble qu'il serait cynique de poursuivre l'artificialisation des terres avant un STOP déjà trop tardif selon les experts du GIEC. Nous voulons préserver en Drôme des Collines nos espaces verts (qui attirent les touristes), les terres pour l'agriculture et faire notre part pour ralentir le changement climatique.
- Biodiversité : de plus ce projet est une grave menace pour la biodiversité. Il aura un impact sur la zone humide qui contient une grande diversité de faune et de flore. Or le marais avait déjà été coupé en deux, sans étude d'impact à l'époque, lors de la construction de l'autoroute.

Pour nous rejoindre

Si vous souhaitez en savoir plus, rejoindre le Collectif ASSEZ ou participer aux actions que nous organiserons avant et pendant l'enquête publique : <https://collectif-assez.org/index.html>. Contact : assez.cidc@gmail.com 🌱

Et si la France suivait l'exemple du Pays de Galle ?

Le Pays de Galle s'engage à réduire le flux de voitures pour faire baisser ses émissions de gaz à effet de serre. Les routes continueront bien sûr à être entretenues mais aucun nouveau projet ne verra le jour s'il existe une alternative. Désormais, chaque nouveau projet est examiné par une commission d'experts des transports et de l'environnement. Si ces spécialistes trouvent une autre solution ou tout simplement décrètent que ce chantier est superflu, il n'aura pas lieu.



Valence, une ville à vivre ou un carrefour routier ?

PAR L'ATELIER TERRITOIRE

Agrandir l'échangeur des Couleures pour faire sauter les bouchons

Valence est depuis toujours située à un carrefour géographique : vallée du Rhône, Ardèche, Isère. La route nationale 7 est l'emblématique desserte de la vallée du Rhône (axe Paris-Lyon-Menton) : les dessertes de l'Ardèche sont nombreuses à partir de cette ville et un axe routier (RN532) a toujours existé vers Grenoble (les deux villes ont toujours été très liées au sein du Dauphiné). Dans les années 1960, le Schéma Directeur des Autoroutes comporte l'autoroute A7 de Lyon à Marseille (totalement réalisée en 1972) et l'autoroute A 49 de Valence à Grenoble (réalisée en 1989-1990).

Deux raccordements sont réalisés entre l'A7 et l'A49, l'un entre l'A7 Nord et l'A49 depuis Bourg-lès-Valence jusqu'au giratoire des Couleures, l'autre depuis l'A7 Sud avec une complète restructuration du carrefour du pont des Anglais avec la création de quatre grands giratoires et d'un contournement Est de Valence par une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA).

Dans les années 2000, la jonction avec l'Ardèche se réalise depuis l'A7 Sud par la construction du pont des Lônes vers Soyons, Guilhaud-Granges et Privas.

Le carrefour des Couleures reste un « point singulier » sur la liaison A7 Nord - A49 : sa conception est étudiée dans le projet initial mais les travaux n'avaient jamais été réalisés.

Les « bouchons » y sont depuis quelques années nombreux, notamment aux heures de pointe, le samedi et en période de fêtes en raison du centre commercial qui ne cesse de s'agrandir à proximité.

Et continuer aveuglément à développer le tout-voiture

Alors, dès 2015, le projet d'échangeur des Couleures des années 70/80 ressort des cartons mais doit être complété et complexifié du fait du centre commercial qui n'existait dans le projet des années 70/80.

Seuls les flux routiers sont bien pris en compte mais, alors que le secteur des Couleures est devenu aujourd'hui un quartier urbain de Valence, les flux des transports en commun urbains et interurbains, et



Valence 1950

Extrait site Géoportail remonterletemps.ign.fr



Valence 2020

Extrait site Géoportail remonterletemps.ign.fr

les flux des modes doux (deux roues, notamment) sont ignorés...

Les « deux roues » doivent emprunter d'autres itinéraires beaucoup plus longs et plus difficiles.

L'objectif affiché du projet est de faire gagner quatre minutes aux modes routiers pour une dépense de 28 millions d'euros.

Cet échangeur aura de forts impacts sur l'environnement : consommation d'espaces agricoles et naturels supplémentaire, artificialisation des sols préoccupante, totale ignorance de la stratégie « eau, air, sol » (à lire sur le site

de la préfecture de la Drôme : <http://www.drome.gouv.fr/la-strategie-regionale-eau-air-sol>).

En refusant toute autre solution

Une autre conception aurait permis de prendre en compte tous les modes de transports...

Si, au lieu de repartir du projet de liaison autoroutière entre A7 et A49 des années 80, les concepteurs du projet avaient pris en compte les flux enregistrés en 2010 de tous les modes de transport à ce nœud d'échanges, un système géométriquement plus simple, plus compact et moins coûteux aurait pu être proposé. Certaines des contributions déposées à l'enquête publique en ont prouvé la possibilité !

Bientôt du goudron partout ?

Un autre échangeur dit « de Montélier » entre la liaison assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) et la Route de Montélier va bientôt se réaliser... Ce nouvel échangeur permettra un nouvel accès au « contournement Est » depuis et vers le centre de Valence. C'est l'épisode suivant qui va engager le développement d'activités économiques à proximité immédiate de cet échangeur... Jusqu'où pourrons-nous continuer ? 🌳

À Valence, favoriser les alternatives à la voiture individuelle

PAR L'ASSOCIATION ROULONS EN VILLE À VÉLO

IL Y AURAIT TROP D'EMBOUEILLAGES À VALENCE...

C'est ainsi que les autorités justifient la transformation du carrefour des Couleures (28 millions €) et la construction de l'échangeur de Montéliér (6 millions €). Mais rapidement le trafic routier va augmenter (l'expérience montre que c'est l'effet pervers de toute nouvelle infrastructure routière) et les bouchons reviendront, ici ou un peu plus loin. Et le trafic routier qui émet 46 % des gaz à effet de serre sur notre territoire (moitié plus que la moyenne nationale 31 %) émettra encore un peu plus...

COMMENT RÉDUIRE EFFICACEMENT LES BOUCHONS ET FLUIDIFIER LE TRAFIC ?

Si seulement un automobiliste sur dix renonçait à la voiture, tous les problèmes actuels de bouchon seraient résolus. Or la moitié des trajets en voiture font moins de 5 km et peuvent être effectués à vélo. Sur une distance supérieure, le Vélo à Assistance Électrique reste aussi une alternative. Comment convaincre suffisamment d'automobilistes de ne prendre leur voiture que lorsque c'est vraiment nécessaire ? Beaucoup de citoyens le feraient car ils souhaitent changer d'habitude pour apporter leur contribution à la lutte contre le changement climatique mais ils ont peur à vélo sur la route... La seule solution pour permettre à tous d'utiliser le vélo, c'est la construction d'un réseau cyclable continu et sécurisé.

CONSTRUIRE UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET SÉCURISÉ : QUELLE VOLONTÉ ?

Avec 34 millions €, Valence Romans Agglo aurait le budget pour 10 ans de politique cyclable ambitieuse sur le territoire. La solution aux encombrements sur la LACRA n'est pas dans la réalisation d'échangeurs coûteux, mais dans le développement des alternatives à la voiture: de véritables pistes cyclables en

site propre, des liaisons bus express directes entre Valence et les villes périphériques...

LES AUTORITÉS DOIVENT CONSIDÉRER LE VÉLO COMME UN MODE DE DÉPLACEMENT ET PAS UNIQUEMENT COMME UN LOISIR

Depuis la création du giratoire des Couleures en 1999 REVV a toujours dénoncé l'incompatibilité de cet aménagement avec la circulation des vélos dans ce secteur, qui constitue un point noir entre Valence et Romans, alors que le département de la Drôme a défini cet axe comme un itinéraire cyclable important. Le giratoire actuel est totalement impraticable pour les cyclistes à cause du trafic et de la vitesse des automobiles. Le réaménagement en cours n'arrangera rien pour les cyclistes et les piétons, qui devront traverser 6 voies de circulation à forte densité de trafic. Quant à l'échangeur de Montéliér, il a été conçu sans prise en compte des transports en commun et sans concertation avec les cyclistes. Le projet ne propose pas d'autre solution de déplacement que la voiture individuelle.

L'ÉTAT, LE DÉPARTEMENT, L'AGGLOMÉRATION ET LA VILLE DE VALENCE DOIVENT SE TOURNER VERS L'AVENIR

Déterminée à lutter contre ces projets inutiles et dispendieux, REVV a mobilisé ses adhérents, diffusé des communiqués de presse, participé aux enquêtes publiques, écrit aux autorités, organisé des vélorutions... Peine perdue, les travaux du giratoire des Couleures ont commencé.

REVV persiste et demande à l'État, au Département et à la ville de Valence de renoncer à ces projets du passé et d'investir les 34 millions économisés dans la construction d'un véritable réseau cyclable sécurisé et dans l'amélioration des transports en commun. 🌱



Photographie REVV



Projet d'échangeur autoroutier en Drôme Provençale

PAR LE COLLECTIF CITOYEN ANTIGASPI

POUR DÉVELOPPER LE TOUT-ROUTIER, COMME AU SIÈCLE DERNIER

Les villes de Saint-Paul-Trois-Châteaux et Pierrelatte sont situées entre les deux échangeurs d'autoroute de Bollène (8 mn) et de Montélimar Sud (15 mn), distants de 22 km environ. Ces deux accès permettent une desserte facile de la Drôme Provençale. Pourtant, ce territoire déjà largement équipé veut encore aller plus loin pour développer le tout-routier...

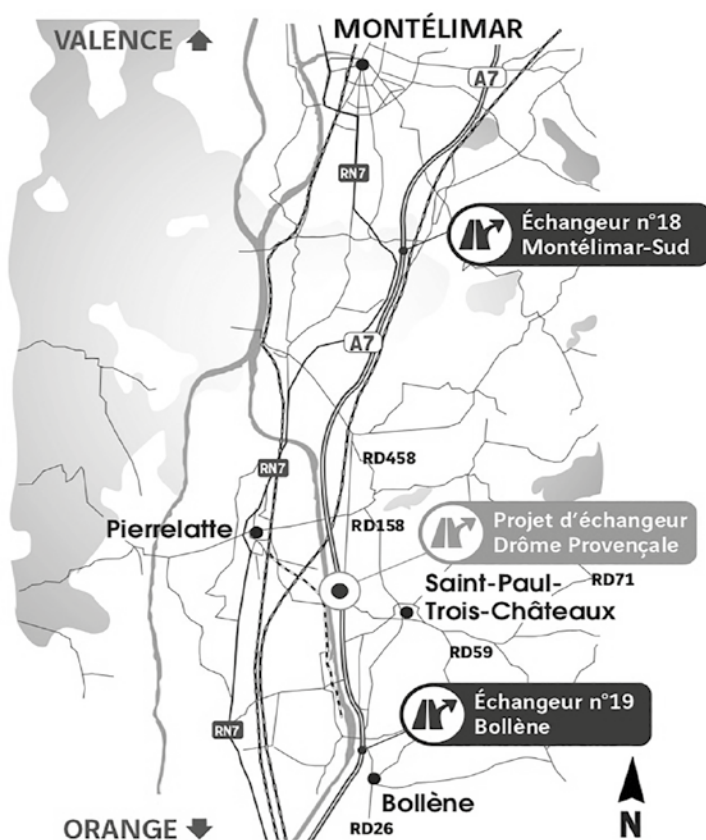
La Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département de la Drôme, les communes de Pierrelatte, Saint-Paul-Trois-Châteaux et VINCI Autoroutes, se sont donc accordés pour réaliser un nouvel échangeur à 21 millions d'euros, dans le cadre du Plan d'Investissement Autoroutier validé par l'Etat....

POURQUOI CETTE NOUVELLE INFRASTRUCTURE ?

D'après Vinci Autoroute, le nouvel échangeur permettra de faciliter les mobilités du quotidien, améliorer les conditions de déplacement et de sécurité, favoriser le développement économique, renforcer l'attractivité touristique du territoire, fluidifier le trafic sur les échangeurs existants de Montélimar-Sud et Bollène... Une évidence ? Ouvrons le dossier !

FACILITER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN, AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENT ET DE SÉCURITÉ ?

À ce jour, aucune étude permettant de caractériser les trajets quotidiens n'a été réalisée en amont de ce projet. Les gares de Pierrelatte et de Montélimar proposent de moins en moins de TER et de TGV. La desserte et la fréquence des transports en commun sont insuffisantes pour permettre leur utilisation régulière par les habitants. Un vrai réseau cyclable continu et sécurisé n'existe pas... À notre connaissance, aucun plan de mobilité n'a été mis en place par les entreprises du secteur pour optimiser les déplacements de leurs salariés. Pourtant, la loi d'orientation sur les mobilités de 2019 précise qu'il faut désormais investir dans les transports du quotidien, encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer, engager la transition vers une mobilité propre ! Ce sont les bonnes pistes à suivre, particulièrement sur ce territoire très impacté par le dérèglement climatique (lire article en page 5). Les promoteurs de ce projet d'échangeur ne respectent donc pas la loi et engagent les citoyens dans une dépendance toujours plus



Document publié par Vinci Autoroute lors de la concertation de 2020



grande à la voiture individuelle, en proposant une mauvaise réponse à des vraies questions : d'autres solutions sont à proposer pour faciliter les mobilités du quotidien et améliorer les conditions de déplacement et en toute sécurité.

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ?

Ce projet de nouvel échangeur s'intercale entre deux échangeurs proches. Les zones d'activité du secteur ne gagneront pas beaucoup d'attractivité étant donné le faible gain de temps que permettra ce nouvel accès et compte tenu de la saturation du réseau secondaire à cet endroit. Le site nucléaire du Tricastin est déjà parfaitement alimenté par les échangeurs existants... Le territoire est grignoté par la multiplication d'infrastructures résultant de la concurrence entre les collectivités. Trop d'élus ambitieux mesurent leur réussite en fonction de leur capacité à capter l'argent public pour disposer localement d'une sortie d'autoroute, d'une gare TGV, ou d'un aéroport ! Avec quel impact sur l'environnement, quelle cohérence territoriale, quelle gestion adaptée et solidaire des dépenses publiques ? Il n'y a aucun besoin réel démontré ici, aucun bénéfice pour la société au regard du coût et de l'impact de ce projet. Parlons de développement économique : tous les spécialistes s'accordent à dire qu'il faut relocaliser une partie de notre production et que nous sommes désormais trop dépendants de la mondialisation. Face aux crises écologiques, il faut développer l'autosuffisance des territoires et donc réduire l'importation de tout ce que nous pouvons produire/consommer localement. Quel est le projet sur le sud de la Drôme et de l'Ardèche ? Une vallée du Rhône industrielle et un arrière-pays qui vit quelques mois par an au rythme des flux touristiques



© PIERRE MOULIN

en provenance du nord de l'Europe ? Les investissements publics doivent se faire au service de la reconstruction d'une économie locale qui permettra aux habitants de vivre ici durablement. En investissant dans une nouvelle perfusion, l'État et les collectivités ne favorisent pas le développement économique local.

DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE ?

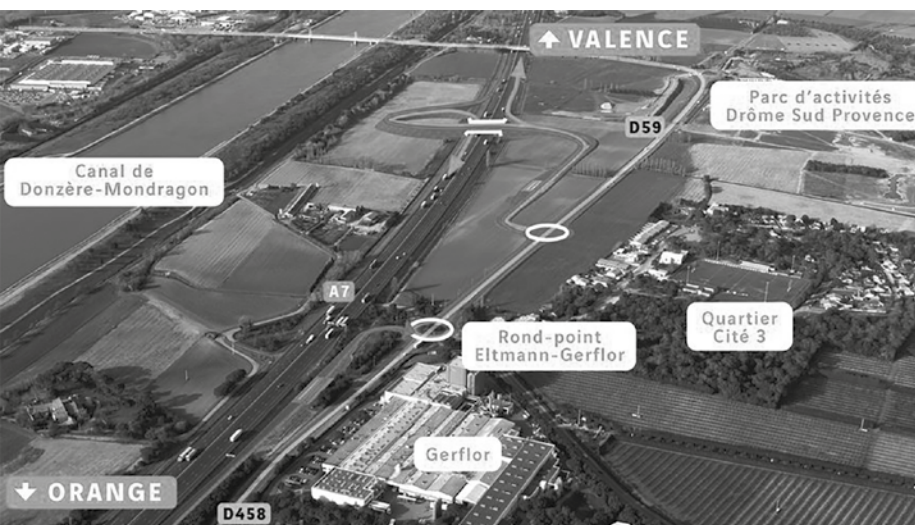
Les prévisions de trafic font état de 7 750 véhicules par jour... Combien sont réellement à destination des sites touristiques de l'Ardèche et des Baronnies ? Combien de mois par an ? Les deux échangeurs existants ne satisfaisaient-ils pas déjà cette demande ? Cet argument résonne comme une évidence mais n'est pas démontré et ne justifie aucunement cet investissement...

FLUIDIFIER LE TRAFIC SUR LES ÉCHANGEURS EXISTANTS DE MONTÉLIMAR-SUD ET BOLLÈNE ?

L'objectif admis est de favoriser l'écoulement d'un trafic croissant. Les limites du raisonnement tiennent dans la capacité de notre environnement à supporter l'impact des déplacements et transports routiers. Pour fluidifier le trafic, on peut aussi investir dans le transfert modal pour utiliser mieux le rail ou le fleuve, le covoiturage, le vélo... Et limiter les déplacements en relocalisant la production comme nous l'avons décrit ci-dessus. Ce projet d'échangeur ne fluidifiera pas le trafic routier, mais le renforce en impactant toujours plus le territoire.

* Note : l'artificialisation consiste à transformer un sol naturel, agricole ou forestier, par des opérations d'aménagement pouvant entraîner une imperméabilisation partielle ou totale, afin de les affecter notamment à des fonctions urbaines ou de transport (habitat, activités, commerces, infrastructures, équipements publics). Les superficies occupées pour les fonctions de l'habitat et des transports représentent les deux plus grands postes d'artificialisation.





Document publié par Vinci Autoroute lors de la concertation de 2020

Tous les projets de territoire devraient donc permettre aux habitants de comprendre l'urgence à agir face au dérèglement climatique et à l'effondrement de la biodiversité pour engager (au moins) la sobriété foncière. Est-ce réellement ce qui est fait ici ? (Sur le site de l'association, lire le communiqué de la Frapna au sujet du SCoT Provence Rhône Baronnies en cours d'élaboration.)

ALORS QUEL PROJET POUR CE TERRITOIRE ?

Ce territoire sera particulièrement impacté par le dérèglement climatique (relire l'article en page 5 de ce numéro). Pourtant, les responsables continuent à espérer un développement économique en appui sur l'augmentation des flux routiers et particulièrement sur la connexion à l'autoroute ! Accroissement des transports polluants et de l'artificialisation des sols... Est-ce raisonnable ?

CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ÉROSION DE LA BIODIVERSITÉ

En décembre 2021, le ministère de l'écologie publie ces propos sur son site internet (<https://www.ecologie.gouv.fr/artificialisation-des-sols>) : *L'artificialisation* des sols, conséquence directe de l'extension urbaine et de la construction de nouveaux habitats en périphérie des villes, est aujourd'hui l'une des causes premières du changement climatique et de l'érosion de la biodiversité. Le gouvernement souhaite protéger ces espaces naturels, en instaurant l'objectif de «zéro artificialisation nette» prévu par le Plan Biodiversité, et travailler avec les collectivités pour repenser l'aménagement urbain et réduire efficacement l'artificialisation des sols... Cette artificialisation augmente presque 4 fois plus vite que la population, et a des répercussions directes sur la qualité de vie des citoyens mais aussi sur l'environnement.*

POURSUITE DE L'ARTIFICIALISATION LOCALE

Le projet de nouvel échangeur est une opération directement consommatrice de foncier agricole. La surface agricole confisquée par le projet va s'élever à 18 voire même 20 hectares (et non 8 hectares comme annoncé).

Pour Pierrelatte, l'observatoire national (<https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr>) indique que la commune a continué à consommer 110 ha de terres agricoles et naturelles sur la période 2009-2020. Sur la même période, la commune de Saint-Paul-Trois-Châteaux a artificialisé aussi 37 ha. Ce projet d'échangeur engage à de nouvelles infrastructures routières, à de nouvelles zones d'activités et commerciales, à de nouveaux lotissements... Nous sommes à l'inverse de l'objectif Zéro Artificialisation Nette. Alors quel est le projet de ce territoire pour l'agriculture, la biodiversité, le climat, et ses habitants ?

ADAPTER ENFIN LE TERRITOIRE AU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE, SOCIAL ET ÉCONOMIQUE

Le Plan d'Investissement Autoroutier a été signé en 2018. Après la concertation organisée par Vinci en 2020, l'enquête publique aura lieu en 2023 pour une mise en service en 2026. Refuser et abandonner ce projet d'échangeur permettra de construire enfin un territoire adapté au contexte écologique, social et économique. 🌿

Stop aux nouvelles infrastructures routières drômoises

PAR LES ASSOCIATIONS DE LA COORDINATION ET L'ATELIER TERRITOIRE

Trois personnes représentant la coordination des associations¹ contre les projets d'infrastructures routières drômoises ont rencontré Marie-Pierre Mouton, présidente du Conseil départemental pour l'interpeller sur ces différents projets²:

- Deux demi-échangeurs Drôme Nord, Saint-Rambert-d'Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals
- Échangeur de Saint-Paul-Trois-Châteaux
- Déviation de Suze-la-Rousse

La rencontre a été cordiale. Marie-Pierre Mouton a pris le temps d'écouter et de répondre aux demandes de la délégation. Mais la coordination et la politique du conseil départemental ne partagent pas la même vision de l'aménagement du territoire.

Le projet du conseil départemental

Une partie des habitants de la Drôme habitent en territoire rural, en habitat diffus. Il est donc impossible de mettre en place une organisation de transport aussi efficace qu'en milieu urbain, comme dans les mégapoles... Tout le monde ne peut pas circuler à vélo, et ce mode de déplacement est limité au-delà d'une certaine distance. Donc, les foyers sont équipés de 2 voire 3 voitures. Ceci provoque évidemment un surcroît de trafic qu'il faut gérer. La responsabilité du conseil départemental est d'entretenir les routes et d'assurer la sécurité. Il réussit dans cette mission car tout le monde peut constater que les routes sont bien entretenues alors que le réseau est particulièrement étendu et important... Dans cette logique, il faut prévoir de nouvelles infrastructures pour accueillir le trafic en augmentation surtout sur les voiries qui provoquent des accidents actuellement. Ces nouvelles infrastructures permettront un trafic plus fluide et sécuriseront la circulation des autres modes de déplacement, piétons et vélos. Les déviations sont indispensables pour permettre aux habitants des bourgs de retrouver une qualité de vie... Sur tous ces projets, le conseil départemental se plie aux contraintes environnementales (40 ha de mesures compensatoires sur les déviations de Suze et Tulette).

La transition écologique est bien prise en compte avec la mise en œuvre du plan vélo départemental (38 M€ en 10 ans): appui sur aménagement des voies communales et développement des bandes cyclables sur les voies départementales. Le conseil départemental n'est pas en charge des autres mobilités: transports collectifs, transports scolaires ou transports fluviaux (compétence régionale). Il peut parfois aller au-delà de ses compétences puisqu'il a participé à la réfection de la ligne ferroviaire de la vallée de la Drôme. Cependant, il n'est pas maître d'ouvrage sur les échangeurs autoroutiers auxquels il apporte seulement son soutien et sa participation financière. Pour les aménagements nécessaires sur le réseau départemental pour accueillir ce trafic supplémentaire, ceux-ci seront de toute façon nécessaires. Les consultations publiques menées dans le cadre des procédures normales sont suffisantes, le conseil départemental ne souhaite pas qu'il en soit mené d'autres. Enfin le conseil départemental s'engage pour la préservation de l'environnement: espaces naturels sensibles, bio dans les cantines...

La demande de la coordination

Les projets routiers en préparation sur le département doivent être revus en considérant les enjeux écologiques qui hypothèquent notre avenir proche. Ces projets sont ceux du passé, construits sur des hypothèses du siècle dernier. Ils alimentent l'illusion que tout peut continuer comme avant dans le déni de la réalité. En continuant ainsi, nous prenons toujours plus de retard, réduisant l'espoir de préserver un monde viable et enviable. L'organisation du territoire doit permettre de lutter contre le dérèglement climatique et l'effondrement de la biodiversité, et surtout engager son adaptation rapide. Ce n'est pas un débat politique, c'est une obligation pour essayer de préparer en responsabilité notre avenir proche. Les projets d'infrastructures routières prospèrent sur trois hypothèses qui aggravent l'état du territoire et l'éloignent de la mise en œuvre de solutions durables:

- Artificialisation des sols (lire à ce sujet le dossier en page 8 qui précise la hausse

1 - Les associations représentées : Frapna Drôme Nature Environnement, J'aime Suze-la-Rousse, Assez, Vivre respirer se déplacer en Tricastin.
2 - Lire les numéros 200 et 201 des *épinés drômoises* qui analysent ces projets et leurs enjeux (articles disponibles sur le site frapnadrome.org)



impressionnante de l'artificialisation sur les départements de la Drôme et de l'Ardèche).

- Développement du trafic routier et particulièrement de la voiture individuelle.
- Investissements colossaux sur des équipements obsolètes au détriment de la mise en œuvre de solutions durables.

Au-delà de l'impact direct de ces équipements, ils engagent à de nombreux effets induits qui ne sont pas mesurés ni pris en compte, en particulier le développement du réseau routier secondaire avec les mêmes impacts. Le développement de nouvelles infrastructures va accroître le trafic routier, et donc amener à créer de nouvelles infrastructures toujours plus larges, plus loin sur le territoire. C'est un cercle vicieux, une fuite en avant qui engage dans une impasse toute l'organisation du département autour du développement du tout routier pour les dix ans à venir.

Si le département n'est pas l'acteur principal de cette politique, il en est partenaire et demandeur...

| Ouvrage | Consommation terres agricoles et naturelles | Investissement du département |
|---|---|-------------------------------|
| Déviations Suze-la-Rousse | 9 ha | 7 millions d'€ |
| Echangeur Saint-Paul-Trois-Châteaux | 20 ha | 21 millions d'€ |
| Demi-échangeurs Saint-Rambert-d'Albon et Saint-Barthélémy-de-Vals | 20 ha | 25 millions d'€ |

Pour la déviation de Tulette, l'autorité environnementale donne son avis relayé par le journal *La Tribune*: *Il est nécessaire que l'augmentation du trafic routier et des nuisances associées à l'origine du projet soit reconsidérée et étayée précisément au regard du contexte actuel en matière de lutte contre le changement climatique.* Le président du Conseil d'orientation des infrastructures rappelle dans sa déclaration d'intention : *Toute planification écologique exigera un investissement accru et revu dans nos infrastructures...*

La coordination des associations drômoises contre les projets d'infrastructures routières demande donc un moratoire sur tous les

projets routiers du département pour les actualiser (en page 5 de ce numéro, on peut trouver la description de l'état du climat et de la biodiversité).

Éviter et réduire, avant de compenser

Si des mesures compensatoires réglementaires sont censées prendre en compte l'impact de ces projets, elles n'auraient dû être envisagées qu'après avoir étudié la possibilité de les éviter ou de les réduire (en respectant la hiérarchie éviter, réduire, compenser)... Les éviter ? Les sommes prévues pour ces équipements pourraient être affectées pour engager le transfert modal afin de réduire le trafic. De fait, ces équipements deviennent inutiles. Cette solution prendrait en compte la dimension sanitaire (qualité de l'air) et surtout sociale pour permettre à tous de se déplacer. En effet, le transfert modal organisé pour répondre aux besoins de la population (dessertes, fréquences, tarifs) est indispensable au moment où le coût des déplacements voiture est en hausse et que les revenus sont en baisse avec l'inflation. Organiser le transfert modal ? À l'inverse de ces grands projets inutiles, il faut travailler finement pour préciser les besoins et faire disparaître les points noirs qui empêchent le changement : le carrefour qui n'est pas aménagé, l'accès à l'école ou au bourg non sécurisé, le cheminement piéton jusqu'à l'arrêt de bus inexistant, l'absence de parcs-autos relais efficaces et abordables devant les gares. Ce sont ces difficultés qui doivent être résolues pour réussir à éviter la croissance du routier... S'il est important de préserver des espaces sensibles³ et de développer le bio dans les cantines, face aux urgences écologiques nous devons engager un changement systémique qui touche toutes nos activités et toute notre organisation : est-ce le projet du Conseil départemental de la Drôme ? 🌱

3 - Lire à ce sujet *épinés drômoises* numéro 203 qui analyse la politique des espaces naturels sensibles du département de la Drôme.

Quelles nouvelles de nos projets routier ?

Frapna Drôme Nature Environnement est convaincue que la lutte contre le réchauffement climatique passe par une réduction des déplacements routiers (particuliers ou marchandises). L'association agit au sein d'une coordination drômoise infrastructures et transports avec les associations ASSEZ, Vivre en Tricastin, ALTERRE et J'Aime Suze la Rousse qui nous livrent ici des informations sur leurs actions. Cette coordination a rencontré Marie-Pierre Mouton, présidente du conseil départemental de la Drôme, en 2022¹.

■ DEUX DEMI-ÉCHANGEURS SUR L'AUTOROUTE A7 NORD (SAINT-RAMBERT-D'ALBON ET SAINT-BARTHELEMY-DE-VALS)

PAR L'ASSOCIATION ASSEZ!

UN PROJET DE PLUS EN PLUS CONTESTÉ

Une manifestation s'est tenue au printemps 2022 rassemblant plus de 200 personnes sur l'ex-déviations de Saint-Donat-sur-l'Herbasse, devenue voie urbaine. Cet axe accueillera le flot de véhicules supplémentaires en cas de réalisation de l'échangeur.

L'enquête d'utilité publique devrait avoir lieu au printemps 2024 sauf nouveaux retards.

En effet, il n'y a toujours pas de feu vert de l'autorité environnementale. Donc toujours pas d'autorisation pour la mise en œuvre de l'enquête publique...

UN DOSSIER QUI NE BOUGE PLUS

Dans les quelques réunions ou communications proposées par le porteur de projet, le financement présenté est toujours celui de 2016. À aucun moment le budget n'est réévalué, ce qui est évidemment un non-sens.

Le conseil départemental n'a pas communiqué de nouvelles informations précisant l'implantation de la sortie d'autoroute et les travaux envisagés pour la mise aux normes des voies desservies (gabarit des départementales, traversée de Bren et Saint-Donat...)

LE COLLECTIF SE RENFORCE

Les membres du collectif sont régulièrement sollicités par des habitants du secteur pour avoir des nouvelles du dossier, preuve d'une réelle préoccupation partagée par une grande partie de la population. Certains

nous interpellent pour installer des banderoles chez eux. Nous travaillons au projet de nouvelles réunions publiques début 2024 pour alimenter le débat et transmettre les informations dont nous disposons. Les manifestations festives organisées depuis plus d'un an, afin de récolter des fonds pour nos futures actions en justice, remportent un franc succès avec une bonne participation et donc une amélioration de notre trésorerie.

LES ÉLUS COMMENCENT À DOUTER...

De nombreux élus commencent à s'interroger sur les conséquences négatives du projet sur le territoire. Certains se sont prononcés ouvertement, la plupart émettent des réserves en privé. Seul le maire de Saint-Donat se dit toujours très favorable... Des membres de sa majorité doutent, mais n'osent rien dire.



Manifestation sur l'ex-déviations de St Donat (photo collectif ASSEZ)

■ ÉCHANGEUR DRÔME PROVENÇALE DE L'AUTOROUTE A7²

PAR L'ASSOCIATION VIVRE, RESPIRER, SE DÉPLACER EN TRICASTIN

UN PROJET RETOQUÉ ET REPORTÉ !

La création d'un échangeur autoroutier supplémentaire, à proximité de ceux de Bollène et de Montélimar Sud, a connu une nouvelle péripétie cet été 2023. L'enquête publique attendue pour fin 2023 est reportée à 2025, tout comme la mise en service du nouvel équipement prévu maintenant pour 2028. Ce report fait suite à l'examen d'un premier dossier de principe qui n'a pas été validé par les services du ministère des transports. Les modifications apportées au projet ne changent en rien son inutilité, ni son impact sur les terres agricoles.

1 - Lire l'article des épines n° 204 p.31 qui relate l'entrevue avec la présidente du conseil départemental

2 - Cet échangeur desservirait Saint-Paul-Trois-Châteaux et Pierrelatte



UNE ASSOCIATION ACTIVE ET VIGILANTE

L'association *Vivre, respirer, se déplacer en Tricastin* poursuit donc ses actions visant à informer la population, à la convaincre de l'inutilité du projet, à interpeller les élus, à contre-expertiser les évaluations du maître d'ouvrage et à mobiliser l'opposition contre ce projet, en vue de son abandon et de l'émergence d'alternatives vertueuses.

Le 17 septembre 2023, 200 manifestants lançaient la saison d'automne de la *Déroute des Routes* à Saint-Paul-Trois-Châteaux pour un moratoire sur tous les projets routiers en France.



Manifestation du 17 septembre 2023 (photo *Vivre, respirer, se déplacer en Tricastin*)

Contact : collectif.citoyens.antigaspisp3c@gmail.com
Suivre l'association sur Facebook :
contrelechangeurautoroutierdromeprovencale

■ DÉVIATION DE SUZE-LA-ROUSSE

PAR L'ASSOCIATION *J'AIME SUZE-LA-ROUSSE*

UN PROJET AU MILIEU DES VIGNES ET EN ATTENTE !

Le projet est à l'arrêt. Le conseil départemental s'efforce d'acquérir les parcelles de vignes par négociations « amiables » avec les propriétaires.

Le département ne fait pas usage du droit d'expropriation que lui a donné la préfecture par arrêté du 26 janvier 2021 portant déclaration d'utilité publique et autorisation d'expropriation.

■ DÉVIATION DE SAINT-PÉRAY ET CONTOURNEMENT OUEST DE L'AGGLOMÉRATION VALENTINOISE

PAR L'ASSOCIATION *ALTERRE*

LE DÉBAT N'EST PAS CLOS

Contrairement à ce qu'affirme la communauté de communes de Rhône Crussol, pour *ALTERRE*, le débat sur la déviation de Saint-Péray et l'avenir de la plaine est loin d'être clos.

Ceci est partagé par 1 200 personnes qui ont signé la pétition contre le projet, par les habitants du territoire qui ont contribué à l'enquête publique (60 % des avis déposés étaient défavorables au projet), ainsi que par

une bonne partie du public qui s'est rendu au débat organisé par *ALTERRE* le 26 septembre 2023.



Plus de 150 personnes ont participé au débat du 26 septembre (photo *ALTERRE*)

UN AUTRE PROJET DE TERRITOIRE EST À METTRE EN PLACE

Alors même que le gouvernement Macron semble prêt à renoncer à plusieurs projets routiers, la communauté de communes persévère. L'urbanisation de la plaine est prévue, dans une idéologie de croissance que la crise climatique ne semble pas remettre ici en question. L'association *ALTERRE* défend l'adaptation du territoire avec des déplacements basés sur des mobilités douces et les transports en commun (bus, train). Elle souligne le fait que la déviation ne résoudra pas les problèmes d'engorgement routier mais, tout au contraire, augmentera le trafic général sur la rive droite du Rhône. Les membres de l'association ont également présenté une autre vision de la plaine, qui s'inscrirait dans un projet d'alimentation locale et durable préservant la biodiversité et moins consommatrice en eau.

UN WEEK-END DE MOBILISATION « LESS BÉTON »

Les 25 et 26 novembre 2023, dans la plaine de Saint-Péray, près de 500 personnes étaient réunies pour une manifestation à l'initiative de l'association *ALTERRE*. Une quinzaine d'associations dont *Frapna Drôme Nature Environnement*, collectifs, partis politiques, syndicats étaient représentés. Citoyen-ne-s, élu-e-s, agriculteurs, naturalistes, philosophes ont pris la parole devant la mairie pour exprimer leurs griefs contre ce projet : goudronnage de terres agricoles, augmentation des gaz à effet de serre, alternatives négligées, lacunes démocratiques, destruction de la biodiversité.



500 personnes réunies les 25 et 26 novembre (photo *ALTERRE*)

