

VALLEE DU RHONE ET ARC LANGUEDOCIEN

ELEMENTS DE REFLEXION POUR UN DIALOGUE
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

ORGANISATION DE LA CONSULTATION ET
SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

Mai 2005

SOMMAIRE

<u>I.</u>	<u>Introduction</u>	3
<u>II.</u>	<u>Bilan chiffré sommaire:</u>	3
A.	<u>Acteurs consultés :</u>	3
B.	<u>Réponses obtenues</u>	4
C.	<u>Synthèse</u>	5
<u>III.</u>	<u>Appréciation générale du document</u>	5
<u>IV.</u>	<u>Faut il un débat ?</u>	6
<u>V.</u>	<u>Rechercher une solution routière ou développer les alternatives modales ?</u>	7
<u>VI.</u>	<u>Les demandes d'améliorations ou compléments exprimés.</u>	8
A.	<u>Renforcer la prise en compte du développement durable et des impacts environnementaux</u>	8
B.	<u>Compléter la présentation de la problématique</u>	8
C.	<u>Apporter des compléments sur les différents modes</u>	9
1.	<u>Le mode ferroviaire</u>	9
2.	<u>Le mode fluvial et maritime</u>	9
3.	<u>Le mode routier</u>	9
4.	<u>Le mode aérien</u>	10
D.	<u>Les autres demandes</u>	10
	<u>Glossaire des sigles</u>	13
	<u>Annexe 1 : rappel des régions et départements concernés par la consultation</u>	14
	<u>Annexe 2 : Synthèse du préfet de région Languedoc-Roussillon</u>	15

I. Introduction

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 a souligné que le couloir rhodanien et son prolongement jusqu'à l'Espagne en Languedoc-Roussillon constituait un des axes majeurs de transport ferroviaire, fluvial et routier dans notre pays, et que son bon fonctionnement était une condition nécessaire à notre économie. Il a considéré qu'il était indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route ainsi que les possibilités de reports modaux, et d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier compte tenu de l'augmentation des trafics et de la congestion des différents systèmes de transport, en particulier sur les autoroutes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien..

Dans cette perspective et afin d'enrichir la réflexion de l'Etat et de rechercher une vision partagée de la façon d'assurer la satisfaction des besoins de transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, le Gouvernement a souhaité que soit menée, en préalable à un débat public, une consultation des présidents des conseils régionaux de régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes) et des principaux élus concernés (députés, sénateurs, présidents de conseils généraux, présidents de grandes agglomérations...) sur la base d'un document présentant la problématique actuelle et future des transports sur ces axes.

Le document qui leur a été transmis fin octobre 2004, « Vallée du Rhône et Arc Languedocien : Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports », présente la problématique des territoires et des transports au voisinage des axes concernés ; il ne traite pas des questions des traversées alpines et pyrénéennes et ne fait qu'évoquer les ouvrages actuellement ou très prochainement soumis à un débat public (ligne ferroviaire à grande vitesse Provence – Alpes – Côte d'Azur, contournement autoroutier de Nice, liaison autoroutière Grenoble – Sisteron).

La consultation a porté sur :

- les enjeux d'aménagement, de développement et de desserte des territoires ;
- le diagnostic porté sur le fonctionnement du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ;
- les orientations à long terme souhaitables pour faciliter durablement les transports dans la région, compte tenu des projets de développement des territoires, de la préservation de l'environnement et des mesures envisageables pour favoriser le report modal et améliorer la qualité du service offert aux usagers.

Le délai de réponse était fixé à fin février 2005 et les synthèses des préfets de région étaient demandées pour fin mars 2005.

Ce document présente la synthèse des contributions reçues au 13 mai 2005.

II. Bilan chiffré sommaire:

A. Acteurs consultés :

La consultation a été lancée fin octobre 2004 :

- par un courrier signé du ministre et transmis directement auprès :
 - o de tous les députés des trois régions concernées (Rhône – Alpes ; Languedoc – Roussillon ; Provence - Alpes - Côte d'Azur), soit environ 110 destinataires ;
 - o de tous les sénateurs des trois régions, soit environ 60 destinataires ;
- par un courrier signé du ministre et transmis par les préfets des trois régions auprès :
 - o des présidents des trois Conseils régionaux (CR) de Provence Alpes Côte d'Azur, de Languedoc-Roussillon et de Rhône-Alpes ;

- des 19 Présidents de Conseil général (CG) des 3 régions¹ ;
- des présidents des communautés urbaines ou d'agglomération de Lyon, Marseille et Montpellier ;
- De l'Office interconsulaire des transports et des communications (OITC) du Sud-Est ;

Une information a également été assurée par un courrier signé de JD BLANCHET auprès :

- De l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) ;
- Des directions générales de la Société nationale des chemins de fer Français (SNCF), de Réseau ferré de France (RFF) et de Voies navigables de France (VNF) ;
- De l'Association des sociétés françaises des autoroutes et ouvrages à péage (ASFA).

Outre ces consultations écrites, le dossier a été mis en ligne sur Internet à compter de fin octobre 2004.

En fonction des demandes effectuées, ont également eu lieu, sur le terrain, quelques réunions de présentation :

- aux élus (Conseils généraux du Gard et de la Drôme, Conseil régional Rhône-Alpes, Grand Lyon)
- aux techniciens des collectivités (les services techniques des Conseils généraux de l'Hérault et des Bouches du Rhône)
- aux professionnels (OITC, Conseils économiques et sociaux régionaux de Rhône-Alpes et du Languedoc-Roussillon).

Une réunion publique a été organisée à Crest, à l'initiative de M MARITON, député de la Drôme et maire de la commune.

B. Réponses obtenues

Au 13 mai 2005, 32 contributions sont parvenues :

- 4 de députés (M Roland CHASSAIN, député des Bouches du Rhône ; M Jean Claude FLORY, député de l'Ardèche ; M Christophe GUILLOTEAU, député du Rhône ; M Georges FENNEC, député du Rhône) ;
- 10 de Conseils généraux (Hérault, Ardèche, Bouches du Rhône, Ain , Savoie, Lozère, Drôme, Pyrénées Orientales, Vaucluse, Gard) ;
- 2 de communautés d'agglomération (Grand Lyon et Béziers) ;
- 4 de communes (Beaumont les Valence, Malissard, Uzie et Chabeuil, toutes quatre dans la Drôme) ;
- 6 d'acteurs économiques (OITC du Sud-Est, Chambre régionale de commerce et d'industrie Provence Alpes Côte d'Azur Corse, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, CCI Lozère, Interconsulaire Lozère², Conseil économique et social régional de Rhône Alpes) ;
- 5 de professionnels du transport (Réseau ferré de France Languedoc-Roussillon, directions régionales de Lyon et du Languedoc-Roussillon de la SNCF, Service navigation Rhône Saône, Groupement national des transports combinés) ;
- 1 d'une association (« Sauvegarde des coteaux du Lyonnais » dont l'avis a été transmis par les deux députés du Rhône qui ont répondu : MM C. GUILLOTEAU et G FENNEC).

Il est à noter qu'aucun des trois conseils régionaux consulté n'a transmis sa réponse avant le 13 mai 2005, date de rédaction de cette synthèse. Il semblerait que leur projet de réponse soit à priori en cours.

¹ En annexe, figure pour mémoire la liste des 19 départements des régions Rhône Alpes, Provence- Alpes – Côte d'Azur et Languedoc – Roussillon.

² L' « Interconsulaire Lozère » représente la chambre de commerce et d'industrie de la Lozère, la chambre d'agriculture Lozère et la chambre des métiers Lozère

C. Synthèse

En regard de la consultation lancée, à ce jour **le nombre de contributions reçues est assez faible.**

La moitié des conseils généraux ont envoyé une contribution.

Peu de réponse des autres élus (absence à ce jour d'avis de Conseils régionaux, très peu d'avis de députés, aucune réponse de sénateur) sont parvenues.

Une **bonne « mobilisation » des acteurs économiques et des acteurs du transport** (opérateurs ou acteurs de la politique du transport) est à noter.

La consultation a donné lieu à quelques réunions sur le terrain : **l'ensemble des réunions** de travail et la réunion publique **se sont déroulées dans un climat constructif.**

Même si le dossier a été mis en ligne sur Internet, les **associations sont peu intervenues dans le débat** (à l'exception d'une unique association).

Enfin, il est intéressant de constater que 12 contributeurs sur 32 (soit environ un tiers) n'ont pas été directement consultés par un courrier du ministre ou du préfet de région.

Le faible nombre de contributions de communes n'est pas significatif puisque les maires n'ont pas fait l'objet d'une consultation.

III. Appréciation générale du document

Au regard de la consultation, la perception du dossier a été globalement bonne.

9 courriers sont allés jusqu'à **féliciter l'Etat de la qualité du document** (OITC, CG Hérault, CG Ardèche, CG du Gard, CG Bouches du Rhône, M FLORY député de l'Ardèche, SN Rhône Saône) ou **souligner l'intérêt de la démarche ou du dossier de consultation** (CG Ain, CG Drôme, Conseil Economique et Social Rhône-Alpes).

Cette satisfaction porte surtout :

- sur la richesse des informations recueillies, l'approche globale et multimodale et le diagnostic « intéressant » de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien ;
- sur la volonté affichée d'une démarche transparente et participative.

Chacune des **présentations en public du dossier par Jean-Didier BLANCHET** a fait l'objet de **remerciements** par l'auditoire : l'assemblée plénière du Conseil régional Rhône-Alpes lui a même réservé des applaudissements à l'issue de son intervention.

Ces compliments sont bien évidemment suivis de remarques, observations, propositions d'amendement ou critiques sur le document ...

4 courriers soulignent cependant un **fort mécontentement**. Ces courriers sont assez spécifiques. Ils relèvent de deux types :

- le premier, émanant de l'association de sauvegarde des coteaux du lyonnais, reproche un manque d'honnêteté vis à vis des modes alternatifs à la route et une insuffisance de la prise en compte des impacts environnementaux ;
- les trois autres motions ou courriers, d'inspiration commune, s'insurgent contre l'absence de prise en compte du besoin de désenclavement de la Lozère (CG Lozère, CCI Lozère, Interconsulaire Lozère)

On retrouve dans d'autres courriers certains de ces reproches et notamment celui sur l'aspect trop « routier » du document, mais contrairement aux contributions citées ci-dessus, ces critiques se placent plus dans une volonté de compléter le document initial sur les autres modes, sans remise en compte de la bonne foi des auteurs, voire même en saluant la qualité du travail de synthèse fourni.

Il est également à noter que la SNCF a souligné que les perspectives offertes par les TER devaient être développées dans le dossier.

Sur la forme, le CESR Rhône-Alpes et l'OITC ont reproché au document un **manque de pédagogie ou de lisibilité** du document.

La démarche, a été **globalement bien perçue**, en particuliers par les conseils généraux, qui ont répondu.

Cependant quelques avis ont signifié un fort mécontentement. Ils émanent soit d'acteurs de la Lozère insatisfaits de l'absence de projet de désenclavement de leur département, soit de l'unique association ayant transmis une contribution reprochant au rapport un manque d'objectivité sur les modes alternatifs à la route.

Un effort de pédagogie et de lisibilité devra être fait sur le dossier support de débat.

IV. Faut il un débat ?

Les contributions reçues sont favorables à la volonté de mener un débat public : la plupart des observations portent sur ce que le document aurait dû contenir et sur les modifications à y apporter en vue du débat.

Certaines vont même jusqu'à souligner **l'urgence qu'il y a à l'organiser** (ou à trouver une solution pérenne). C'est notamment le cas de l'OITC, du Conseil économique et social régional de Rhône-Alpes, de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Provence Alpes Côte d'Azur Corse (CRCI PACAC), du CG de l'Ardèche.

Les prises de position des communes de la Drôme qui ont répondu font implicitement ou explicitement état d'un regret de ne pas avoir été consultées et d'une réelle volonté d'être associées au débat.

Certains acteurs ont signifié leur souhait d'être des **partenaires actifs** (RFF) ou d'apporter leur **soutien au maître d'ouvrage** dans le cadre du débat (OITC).

Sur la nature du débat et les questions à mettre au débat, tous ne se sont pas explicitement prononcés, mais globalement les contributions plaident pour **un débat de problématique** :

- la totalité des contributions se prononcent en faveur d'un faisceau de réponses multimodales au problème de la congestion des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ;
- RFF signale l'importance de développer une réflexion globale sur cet axe ;
- la commune de Beaumont-les-Valence souhaite un débat sur les transports en vallée du Rhône qui traite des enjeux économiques, humains et environnementaux ;
- la commune de Chabeuil déclare que « le problème des transports dans le sud-est de la France, leur développement, les enjeux économiques, humains et environnementaux qui y sont liés sont au cœur des politiques publiques pour les années à venir » ;
- le Conseil général de l'Ardèche rappelle que les transports ne sont pas seulement une réponse aux flux mais qu'ils sont aussi un outil d'aménagement du territoire ;

- le Conseil général de la Drôme demande un débat pour effectuer les « choix stratégiques pour l'avenir du point de vue de l'environnement et l'aménagement du territoire » ;
- le Conseil général de l'Hérault demande l'élaboration d'une politique de transport de marchandises ;
- le CESR Rhône-Alpes souhaite replacer le débat dans une problématique dépassant largement celle des déplacements (notamment celles du développement durable, de l'organisation des déplacements, de l'organisation de la vie sociale et du travail ...) ;
- le Grand Lyon demande un développement plus important des dimensions socio-économiques, environnementales et d'aménagement et indique que « la vallée du Rhône et l'arc languedocien méritent un vrai projet de territoire qui ne soit pas vu uniquement sous l'angle des infrastructures ».

Les contributions plaident globalement pour un **débat public sur la problématique générale** et certains acteurs (en particuliers les acteurs économiques) soulignent l'**urgence** à le mener dans le meilleur délai. Sont à noter les propositions d'aide ou de contribution active pour le débat formulées par RFF et l'OITC.

V. Rechercher une solution routière ou développer les alternatives modales ?

La majorité des avis reçus valide le diagnostic selon lequel la **congestion est inéluctable** dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, et qu'il **est nécessaire de mettre en œuvre des solutions modales variées**.

Sur les solutions modales à envisager les contributions sont contrastées :

- le CG des Bouches-du-Rhône, de l'Hérault, l'OITC, la SNCF, le SN Rhône Saône, la CRCI PACAC et M FLORY député de l'Ardèche partagent le constat sur la nécessité d'augmenter la capacité routière tout en soulignant cependant que la route ne doit pas être la seule réponse. Certains acteurs jugent les mesures de report modal intégrées au dossier déjà trop optimistes voire irréalistes (CG Hérault, CG du Gard, OITC) ;
- d'autres jugent que les solutions alternatives à la route n'ont pas été suffisamment explorées ou pensent qu'il faut privilégier le report sur les autres modes ainsi que l'optimisation des réseaux existants (Groupement National des Transports Combinés, RFF, CCI Marseille-Provence, SNCF, commune de Beaumont les Valence, d'Upie, de Malissard, de Chabeuil, CG Savoie, le CG du Gard, CG de la Drôme, association des coteaux du Lyonnais, CESR Rhône-Alpes, Grand Lyon). Une grande partie de ces acteurs considèrent en fait que les solutions alternatives doivent être explorées ou mises en œuvre en priorité.

Globalement il apparaît nécessaire de **développer davantage**, dans le futur dossier du débat public, **les solutions alternatives à la route**. Les contributions de RFF, de la SNCF, du Groupement National des Transports Combinés (Groupement National des Transports Combinés) et du Service Navigation Rhône Saône apportent de nombreux compléments qu'il devrait être possible d'intégrer. Notamment, les derniers travaux et études sur les autoroutes ferroviaires mériteraient d'être ajoutées dans le dossier, de même que les réflexions sur le développement du transport ferroviaire ou fluvial de conteneurs à partir de Fos XXL, ainsi que les avantages des développements possibles des TER.

VI. Les demandes d'améliorations ou compléments exprimées.

A. Renforcer la prise en compte du développement durable et des impacts environnementaux

L'association de sauvegarde des coteaux du lyonnais, la commune d'Upie, Le Grand Lyon, les conseils généraux de la Drôme et du Gard et le CESR Rhône-Alpes demandent à ce que, conformément au protocole de Kyoto, le développement durable soit un axe majeur de la politique des transports.

Diverses précisions et compléments sont demandées en matière d'impact environnemental des infrastructures . Notamment :

- l'association de sauvegarde des coteaux du Lyonnais et le Grand Lyon demandent des précisions sur les niveaux d'émission des gaz à effet de serre par scénario ;
- la prise en compte du traitement des nuisances sonores, y compris pour le fer, est demandée le CG du Gard, la direction régionale Languedoc-Roussillon de RFF, l'association de sauvegarde des coteaux du lyonnais ;
- L'OITC demande notamment la prise en compte des impacts sur le foncier agricole et sur les zones d'expansion des crues.

B. Compléter la présentation de la problématique

Compléter sur la sensibilité au PIB et au coût du pétrole

Le Rhône-Alpes et les conseils généraux de Hérault, du Gard et de la Savoie souhaitent que soit intégré un test de sensibilité aux hypothèses de croissance et au coût du carburant.

Enrichir l'analyse d'éléments de coût

Des compléments sur les coûts des infrastructures et mesures d'exploitation, par mode, voire par nature (voyageurs, ...) sont demandés par l'OITC, la communauté d'agglomération Béziers méditerranée, le CESR Rhône-Alpes, le Grand Lyon.

Intégrer les enjeux de transport européens

La CCI Marseille-Provence, le CG des Pyrénées Orientales, l'OITC et la commune d'Upie souhaitent une meilleure intégration de la politique européenne des transports (et convention alpine)

Traiter de l'évolution de la demande de transport d'ici 2020

RFF souhaite la prise en compte de l'impact sur les déplacements du vieillissement de la population et une analyse sur le lien entre le développement des trafics et le développement des activités.

L'OITC suggère d'intégrer les analyses prospectives de la DATAR et de l'INSEE.

Les communes de Malissard et d'Upie souhaitent que soient proposées des mesures pour changer les mentalités afin de limiter les déplacements « non indispensables ».

Intégrer l'enjeu pour le port autonome de Marseille d'une ouverture vers l'Europe du nord.

Le Conseil général des Bouches du Rhône juge que l'autoroute coaxiale favorise l'ouverture du port de Marseille vers le nord de l'Europe, alors que l'autoroute piémontaise risque au contraire de marginaliser le port.

Intégrer le désenclavement du territoire

Le dossier de consultation présente plusieurs grands territoires concernés. L'Ardèche méridionale doit apparaître comme l'un d'entre eux (M FLORY député de l'Ardèche). Les 3 contributions de la Lozère, à laquelle s'ajoutent celle de M FLORY et du CG du Gard, demandent à ce que soit prise en compte la problématique d'un aménagement du territoire équilibré incluant la desserte de secteurs enclavés comme l'Ardèche, la Lozère, le nord et l'ouest du Gard, le nord de l'Hérault. Cette desserte de ces territoire ne doit pas seulement répondre à un objectif de « desserte touristique ».

Elargir l'horizon de projection

L'OITC et la communauté d'agglomération Béziers méditerranée s'interrogent sur la situation en vallée du Rhône avant 2020. RFF serait intéressé par la situation après 2020.

C. Apporter des compléments sur les différents modes

1. Le mode ferroviaire

Intégrer les perspectives liées au développement du TER :

M FLORY député de l'Ardèche, le CG du Gard, le Grand Lyon et RFF demandent une meilleure intégration des opportunités offertes par le TER.

Développer la LGV Perpignan - Montpellier

Les demandes concernent un développement des informations sur la LGV, notamment des éléments de coût, une présentation de l'aménagement progressif de l'arc languedocien, ... (RFF, SNCF Lyon, CG Hérault, CG des Pyrénées Orientales, CG Gard, OITC, communauté d'agglomération Béziers méditerranée)

Autres compléments :

Ont été proposés des compléments et corrections sur le réseau ferré (courriers de la SNCF, de RFF avec des fiches thématiques) et sur le transport combiné (Groupement National des Transports Combinés).

2. Le mode fluvial et maritime

Les demandes concernent l'intégration de :

- la liaison Rhin-Rhône (M CHASSAIN député des Bouches du Rhône)
- compléments et corrections sur le fluvial, notamment la Saône (Service Navigation Rhône-Saône)

Le Service Navigation Rhône-Saône indique que limiter le périmètre d'étude à Valence, voire à Lyon, est pénalisant pour le mode fluvial.

3. Le mode routier

Intégrer l'aménagement de la RN 88 à 2x2 voies entre Lyon et Toulouse

C'est une demande qui émane des Conseils généraux de la Lozère, de l'Hérault, du Gard, M FLORY député de l'Ardèche, du Grand Lyon, des acteurs économiques (Interconsulaire et CCI de Lozère, OITC, CESR Rhône-Alpes).

Quel avenir pour la RN 7 ?

La nationale 7 restera à priori dans le réseau routier national entre l'A 46 et Pont Saint Esprit. Les hypothèses de réseaux incluent l'aménagement de la RN 7 en artère interurbaine à 2x2 voies : certains acteurs s'interrogent sur le réalisme d'un tel projet non inscrit en totalité au contrat de plan (OITC). L'OITC demande également à ce que le dossier soit plus précis sur le potentiel de la RN 7 à délester les axes A7 et A 9.

Intégrer l'aménagement de la RN 102

Pour désenclaver l'Ardèche, M FLORY, député de l'Ardèche, réclame l'aménagement de la RN 102 au moins sur la section Aubenas-A7 et à terme sur la section RN 88/A7.

Intégrer la solution d'élargissement de l'A7 à 2x4 voies

Aucune des contributions reçues ne demande que cette solution soit intégrée au dossier. Cependant, par voie de presse, M MARITON, député de la Drôme a fait part de son interrogation sur les raisons conduisant le maître d'ouvrage à présenter une solution « coaxiale » à 2x (3+2) et non une solution 2x4 voies.

Intégrer l'amélioration de la desserte de Fos XXL :

La CCI Marseille-Provence et le CG Bouches du Rhône réclament la réalisation d'A 51. Le CG des Bouches-du-Rhône souhaite l'amélioration de l'axe Fos-Salon.

Intégrer des éléments sur l'expérimentation de régulation de vitesse :

La demande est formulée par la commune de Malissard. ASF a conduit une expérimentation sur la modulation de vitesse : les premiers résultats pourront être intégrés au dossier.

Dissocier plus clairement les problématiques de poids lourds et des véhicules légers

Cette demande est formulée par l'OITC, qui aurait souhaité que les résultats de son étude, notamment les éléments sur le trafic PL soient intégrés au dossier.

4. Le mode aérien

Le CG Savoie et le CESR Rhône-Alpes regrettent l'absence de présentation de ce mode dans le dossier.

D. Les autres demandes

En particuliers sur l'aire d'étude :

Il a été demandé

- à 4 reprises pourquoi le dossier n'intègre pas le grand sud-est ou arc méditerranéen (CRCI PACAC, CCI Marseille-Provence, CG Bouches du Rhône, CESR Rhône-Alpes, l'OITC)
- à 4 reprises pourquoi le dossier ne dit rien au Nord de Valence (OITC, CESR Rhône-Alpes, CRCI PACAC, Grand Lyon)

Le dossier de consultation traite de manière détaillée les enjeux liés à la vallée du Rhône au sud de Valence et à l'arc languedocien : il a été choisi de ne pas aborder la problématique des transports sur Lyon, compte tenu des débats publics précédemment réalisés, et de ne pas interférer avec les débats publics devant intervenir en Provence, Alpes, Côte d'Azur sur des infrastructures de transport.

Concernant chacun des modes de transports

- Réseau ferré
 - libéraliser le rail (Groupement National des Transports Combinés) ;
 - exploiter les capacités du centre ferroviaire de Miramas (M CHASSAIN député des Bouches du Rhône) ;
 - aider au financement du tramway Montpellier et projets du syndicat mixte de transport (CG Hérault) et des AOTU (développement des transports urbains) (CG du Gard) ;
 - créer une gare ferroviaire intégrée à l'aéroport de Marseille – Provence (CCI Marseille-Provence) ;
 - rétablir le franchissement ferroviaire du Rhône au droit d'Arles (en incluant réhabilitation de l'axe Montpellier/Lunel/Arles) (CCI Marseille-Provence) ;

- réaliser les autoroutes ferroviaires (Lyon Turin, percée de Montgenèvre) y compris ses interconnexions nord et sud avec l'axe Rhodanien (CG Savoie, CG Bouches du Rhône, CG Savoie, CCI Marseille-Provence, SNCF Lyon) ;
 - réaliser la LGV PACA (CCI MP, CG Bouches du Rhône) ;
 - réaliser le viaduc de Courbessac pour la desserte de l'agglomération de Nîmes (CG du Gard) ;
 - développer le transport combiné rail-route Perpignan Saint Charles (CG des Pyrénées orientales) ;
 - moderniser l'axe Valence/Montmélian (CG Savoie).
- Logistique :
- s'appuyer sur le port de Sète (CG Hérault)
 - créer un pôle logistique quadrimodal à la croisée des 2 axes européens (CRCI PACAC)
 - fiabiliser, sécuriser et fluidifier les couloirs logistiques Narbonne – Marseille ; Lyon – Marseille ; Gènes – Marseille (CCI Marseille-Provence)
- Réseau maritime et fluvial
- accélérer la question du raccordement au réseau fluvial européen (CRCI PACAC) ;
 - faire d'Arles le premier port fluvial intermodal Sud Rhodanien (CCI MP) ;
 - encourager les initiatives du port autonome de Marseille (CG Bouches-du-Rhône).
- Réseau routier
- doubler la RN 113 (M CHASSAIN député des Bouches du Rhône) ;
 - aménager des itinéraires alternatifs parallèles aux axes saturés (CCI Marseille-Provence) ;
 - améliorer la RN 568 entre Fos et Arles (CG Bouches-du-Rhône) ;
 - étendre l'aménagement de la RN 7 au-delà de Bolène vers Marseille (CG Bouches-du-Rhône) ;
 - aménager la RN 86 (CESR Rhône-Alpes) ;
 - réaliser la liaison St Maximin Cadarache (CG Bouches-du-Rhône) ;
 - réaliser une liaison routière entre le nord de Valence et le futur contournement autoroutier de Lyon ou au nœud multimodal de Saint Exupéry (Grand Lyon) ;
 - réaliser le contournement ouest de Lyon (Grand Lyon) ;
 - aménager la RN 7 en artère interurbaine à 2x2 voies entre Nevers et Roanne (Grand Lyon) ;
 - réaliser A 51 (Grand Lyon, CG de la Drôme, CRCI PACAC, CCI Marseille-Provence, CG des Bouches du Rhône) ;
 - réaliser un barreau autoroutier entre A 49 (Chatuzange –le –Goubet) et A 7 au sud de Valence (CG Drôme) ;
 - aménager à 2X3 voies l'A9 entre Perpignan et la frontière franco-espagnole (CG des Pyrénées Orientales) ;
 - réaliser la diagonale Roanne – Paray le monial – Chalon sur Saône (Grand Lyon).

A noter, **des demandes de la part de Conseils généraux, en lien avec la décentralisation.** Ils souhaitent le **maintien dans le réseau routier national**, tant que la congestion des l'A7/A9 ne sera pas résolue, des voies parallèles à cet axe :

- maintenir RN 106 dans RRN (CG Lozère, interconsulaire Lozère) ;
- conserver un réseau de voirie national parallèle à A 9 (CG Hérault) ;
- conserver un réseau de voirie national parallèle à A7/A9, à savoir RN 86, 580 et 100 (CG Gard) ;
- conserver la RN 7 dans le réseau routier national entre Orange sud et Avignon sud (CG du Vaucluse).

Les Conseils généraux ont saisi l'opportunité de cette consultation, dans le contexte de la **décentralisation**, pour **faire écho à leur demandes locales auprès de l'Etat central**.

- Aéroport
- Aéroport de Lanas (M FLORY, député de l'Ardèche).

Glossaire des sigles

ASFA	Association des sociétés françaises des autoroutes et ouvrages à péage
CESR	Conseil économique et social régional
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CR	Conseil régional
CRCI PACAC	Chambre régionale de commerce et d'industrie Provence, Alpes, Côte d'Azur, Corse
CG	Conseil général
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
OITC	Office interconsulaire des transports et des communications
RFF	Réseau ferré de France
SNCF	Société nationale des chemins de fer Français
VNF	Voies navigables de France

Annexe 1 : rappel des régions et départements concernés par la consultation

Cette consultation concerne

3 régions :

Languedoc Roussillon (LR)
Provence – Alpes – Côte d’Azur (PACA)
Rhône – Alpes (RA)

Et leurs 19 départements

11 – Aude (LR)
30 – Gard (LR)
34 – Hérault (LR)
48 – Lozère (LR)
66 – Pyrénées Orientales (LR)

04 – Alpes de haute Provence (PACA)
05 – Hautes Alpes (PACA)
06 – Alpes Maritimes (PACA)
13 – Bouches du Rhône (PACA)
83 – Var (PACA)
84 – Vaucluse (PACA)

01 – Ain (RA)
07 – Ardèche (RA)
26 – Drôme (RA)
38 – Isère (RA)
42 – Loire (RA)
69 – Rhône (RA)
73 – Savoie (RA)
74 – Haute Savoie (RA)

Annexe 2 : Synthèse du préfet de région Languedoc-Roussillon