

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 42



JUILLET 2006

CONSEIL GÉNÉRAL DU VAUCLUSE

Pour une ambition nationale de

CHANGEMENT DE COMPORTEMENT EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ET DE SOLUTIONS DURABLES ET ÉQUILIBRÉES EN MATIÈRE ROUTIÈRE

Le Département de Vaucluse souhaite que l'État engage une politique nationale volontariste visant à changer en profondeur les comportements en matière de transports et à retenir des solutions durables et équilibrées en matière routière.

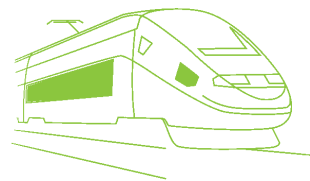
Cette ambition doit s'intégrer dans un contexte global de développement durable : sécurité routière, lutte contre le bruit et contre le changement climatique, réduction des émissions globales de gaz à effet de serre, perspective d'épuisement des ressources en énergie fossile.



CONTACT
Hotel du Département
rue Viala
84 909 AVIGNON Cedex 9
Tél. : 04 90 16 15 00

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



UN CHAMP DU DÉBAT TERRITORIALEMENT TROP LIMITÉ

Préparer l'avenir signifie améliorer la situation en replaçant les politiques de transport dans une préoccupation plus générale d'aménagement équilibré du territoire, en prenant en compte deux principaux enjeux :

- le développement de la multimodalité et des solutions alternatives à la route ;
- des solutions durables et équilibrées en matière routière.

Situé à l'intersection de 3 régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon) et à proximité de 3 zones d'influence métropolitaines (Marseille, Lyon, Montpellier), le Vaucluse occupe une position stratégique au sein de l'arc méditerranéen, de Perpignan à Menton. Il apparaît comme le point d'articulation entre la "branche languedocienne" et la "branche provençale" de cette armature métropolitaine. Dans ce cadre, le secteur d'étude retenu paraît réducteur puisqu'il exclut l'axe reliant la vallée du Rhône à l'Italie. Une réflexion plus globale sur les transports est souhaitable à l'échelle de l'arc méditerranéen.

Cette réflexion doit prendre la juste mesure de la congestion des grandes infrastructures de transport routier des personnes comme des marchandises, ainsi que les conflits d'usage entre transit et déplacements interurbains. Elle doit tenir compte de l'évolution de ces infrastructures et du développement d'autres modes de déplacements (ferroviaire, transport fluvial, connexion au transport maritime) dont le potentiel est nettement sous-exploité mais aussi du déséquilibre dans l'organisation des réseaux entre l'Est et l'Ouest, particulièrement prégnant en Vaucluse.



Le développement du fer et du fluvial, solutions complémentaires à la route



Le Vaucluse s'inscrit dans le renforcement des modes de transport ferroviaire et fluvial qui doivent être rendus plus compétitifs.

> Le transport ferroviaire

de passagers dispose d'atouts à valoriser par le développement du TER (réouvertures de lignes et gares désaffectées, sillons inutilisés) et le développement du TGV vers l'Italie (LGV PACA) et l'Espagne. Le développement du fret ferroviaire, doit être encouragé dans la vallée du Rhône tout particulièrement compte tenu de l'activité logistique.

Il doit allier un cadencement élevé et une qualité de service actuellement déficiente (retards, fiabilité, offre commerciale insuffisante).

Des connexions vers l'Italie ou l'Espagne sont aussi souhaitables pour offrir une alternative économique au tout routier.



> Le transport fluvial

permet désormais des transports de haute



capacité. Economique et peu polluant, il attire cependant trop peu les secteurs à transport lent et ne bénéficie pas suffisamment à l'industrie d'extraction d'énergie présente au nord du département. La réussite du transport fluvial passe par une amélioration de la productivité des opérations portuaires et une massification des flux sur un petit nombre de plates-formes multimodales.

Le Département soutient des orientations ambitieuses à fort potentiel :

- Un projet portuaire à Bollène avec transport combiné rail-route-voie d'eau, renforcé par l'accessibilité autoroutière.

- Une extension du port d'Avignon-Le Pontet ou un transfert sur le site de Courtine-Champfleury sont aussi envisageables mais offrent moins d'avantage.

Pour progresser, le trafic portuaire doit s'envisager à l'échelle nationale et européenne. À ce titre, le Département demande la relance de l'étude de la liaison Rhin-Rhône en passant par la Saône et la Moselle et le développement du cabotage maritime en permettant une continuité avec le transport fluvial.

Des comportements à modifier

Les mesures visant à modifier les comportements individuels et collectifs proposées par l'État sont partagées et encouragées par le Département de Vaucluse. Néanmoins, elles seront suivies d'effets seulement si des infrastructures adaptées sont réalisées. Ainsi, à l'échelle départementale, l'amélioration de l'offre en transport interurbain nécessite des infrastructures efficaces (pôles d'échanges, sites propres en entrée d'agglomération et sur portions urbaines, cadencement) et une

réflexion concertée sur la mobilité des grandes entreprises et administrations. Dans la mesure où l'État considère les changements de comportements individuels et collectifs comme nécessaires, il lui incombe de soutenir financièrement les projets en matière de développement des transports collectifs urbains et interurbains et la recherche et développement en faveur des progrès technologiques des véhicules, notamment en matière de carburants alternatifs.

EN RÉSUMÉ, LE DÉPARTEMENT DE VAUCLUSE SOUTIEN LES ORIENTATIONS SUIVANTES :

- Le développement des modes complémentaires à la route et notamment l'élaboration d'un réseau de plates-formes portuaires multimodales fer - fleuve - route (sur le site de Bollène en particulier), la mise en place d'une autoroute ferroviaire traversant le département pour rejoindre l'Italie et l'Espagne (impliquant qu'infrastructures, cadencement et qualité du service soient adaptés à cet enjeu), la relance du projet de liaison Rhin-Rhône et la réalisation de débouchés maritimes ;

- Une démarche d'incitation à la modification des comportements et à un rééquilibrage entre les différents modes de déplacement, avec notamment la revalorisation des réseaux de transport collectif et un soutien aux initiatives locales d'évolution des mentalités (modes doux, plans de déplacements d'entreprises, plans de déplacements urbains ...).



Des solutions durables et équilibrées en matière routière

L'État propose d'augmenter la capacité autoroutière soit par un doublement de l'A7-A9 (2x4 voies ou addition d'un couloir propre aux PL), soit par une nouvelle autoroute en Piémont des Cévennes (Valence - Privas - Alès - Narbonne). Ces dispositions n'auront pas d'incidence forte sur les liaisons entre la vallée du Rhône et l'Italie.

> Le doublement de l'A7-A9,

seulement efficace sur le court terme, a été rejeté par le Département (résolution du 11 avril 2003 adoptée à l'unanimité) au regard de l'impact attendu : report dans le temps de la saturation, remodelage des échangeurs à Bollène, Piolenc ou Orange, démolitions d'habitat riverain, contournement d'agglomérations à repenser sans parler des nuisances liées à la concentration et l'induction des trafics (pollution).

La réponse à l'engorgement routier de la Vallée du Rhône passe par d'autres solutions que de nouvelles infrastructures autoroutières Nord - Sud.

> Dans un premier temps, il conviendrait d'achever l'A51 et l'A75,

puis d'étudier toutes les alternatives, une nouvelle autoroute en Piémont des Cévennes constituant une des possibilités.

> Dans ce cadre, la réalisation d'un barreau A8-A51

à l'est d'Aix-en-Provence participerait à la fois de l'amélioration de la qualité de vie (délestage de trafic de transit en zone urbaine), de l'augmentation de capacité du réseau d'infrastructures autoroutières (délestage de l'échangeur A8 x A51 saturé de façon récurrente), de la nécessaire amélioration des échanges transversaux (liaisons vers ITER notamment).

> De même, le règlement du problème A7-A9 ne peut passer par un simple report de trafic

sur les infrastructures gérées par les départements :

l'aménagement à 2x2 voies de la RN7 et la RD994 (côté Gard) entre La Palud et Pont-Saint-Esprit, qui s'inscrit dans le cadre du projet de "la Rhodanienne" alternatif à l'actuelle RN7 en rive gauche du Rhône, pose des difficultés en termes d'impact sur les riverains et de gestion cohérente au regard de la multiplicité des maîtres d'ouvrages (communes, départements, État).

> En revanche, le développement des relations interrégionales et interdépartementales Est-Ouest

est, dans ce débat, trop occulté par l'État alors qu'il relève de sa compétence. Cet aspect doit être intégré au présent débat.

> À ce titre, la Liaison Est - Ouest (LEO), reconnue d'intérêt national

contribue à l'amélioration des échanges Est - Ouest et offre trois nouveaux franchissements (un sur le Rhône en direction du Gard et deux sur la Durance, au sud d'Avignon et à l'ouest de Cavaillon). Toutefois, ce n'est qu'à l'issue de son raccordement direct à l'A7 qu'elle s'avérera réellement opérationnelle dans son rôle de barreau de liaison A7-A9.

> D'autres opérations participent également

à la nécessaire amélioration des échanges transversaux :

- Au nord de la LEO, le raccordement Courthézon - Roquemaure qui offre un nouveau franchissement du Rhône ;

- À l'est du département, la liaison vers ITER avec un nouveau franchissement de la Durance dont le site et les modalités restent à étudier.

> Enfin, les mesures de régulation des flux sur autoroute sont pernicieuses

hors de situations de sécurité (accidents, météo). D'abord, parce qu'elles n'auront qu'un impact limité et ne répondent pas aux attentes de désenclavement des territoires à l'écart des flux de circulation. Ensuite, parce qu'elles constituent une solution de facilité visant à fluidifier le réseau autoroutier au détriment du réseau national et départemental (RN7, RN100, RN560, RD976, RD980). Celui-ci se retrouvera fortement congestionné par le jeu des reports de trafics, y compris de poids lourds, pénalisant les riverains du couloir rhodanien et notamment ceux du Vaucluse.a

EN RÉSUMÉ, LE DÉPARTEMENT SOUTIEN LES ORIENTATIONS SUIVANTES :

- L'opposition à tout élargissement de l'A7 (Résolution du Département de Vaucluse du 11 Avril 2003) ;
- Des projets de réalisation d'infrastructures favorisant les échanges Est - Ouest (Rhodanienne, LEO) avec à la clé des solutions de franchissements supplémentaires du Rhône et de la Durance ;
- Le rejet, sauf cas particulier, de la mise en oeuvre de certaines mesures proposées pour réguler le système de transport existant (modulation tarifaire, régulation d'accès).

L'ensemble de ces orientations rend nécessaire la réalisation d'infrastructures par l'État, dont certaines sont déjà programmées.

PRÉPARER L'AVENIR,
C'EST AMÉLIORER LA SITUATION DE LA VALLEE DU RHONE
ET SUR L'ARC MÉDITERRANÉEN
SANS DÉTÉRIORER CELLE DES TERRITOIRES LIMITOPHES.