

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

Participation des acteurs et perception générale de la problématique mise en débat

Entre le 27 mars et le 26 juillet, plus de 3200 participants ont assisté aux 34 réunions publiques réparties sur les 3 régions, 16000 internautes ont visité le site du débat, soit une moyenne de 130 visites/jour, 600 questions ont été posées à l'Etat et à la CPDP, près de 170 contributions écrites ont été adressées à la CPDP, dont 46 ont fait l'objet d'un cahier d'acteur.

Cette participation n'est cependant pas à la hauteur des efforts que la CPDP a déployés pour informer et inviter le public : près de 2 millions d'exemplaires du Journal n°1 et 500 000 exemplaires du n°2 diffusés, encartés dans les journaux régionaux quotidiens et remis directement aux usagers dans les gares, les péages d'autoroutes..., des spots radios, des annonces et plus de 300 articles sur le débat parus dans les médias régionaux.

Sans doute, la complexité du sujet, son échéance à 20 ans et la difficulté de se prononcer sur 45 mesures de nature et de portée très différentes expliquent la présence modeste du grand public. Ainsi, d'aucuns ont pu regretter que ne soient soumis au débat public ni groupes de mesures ni politiques partielles de transports. Pour autant, de nombreuses associations représentant ce public ont participé très activement au débat, ainsi que beaucoup d'élus à divers niveaux de responsabilité territoriale et politique, un certain nombre de représentants socio-économiques et quelques chargeurs et transporteurs. Les participants ont en général apprécié l'exhaustivité des informations qui leur étaient fournies ; ils ont fait l'effort de se familiariser avec les enjeux décrits et beaucoup ont formulé en réponse des propositions argumentées.

La commission a mis en place plusieurs dispositifs novateurs pour un débat à bien des égards expérimental :

- un atelier citoyen pour faire émerger les préoccupations d'un panel de citoyens volontaires ;
 - deux sondages pour évaluer la perception de la congestion par les utilisateurs quotidiens et les touristes ;
 - un atelier de réflexion pour structurer la présentation des mesures lors des réunions territoriales et tester leur acceptabilité.
- Le débat a donné lieu à des échanges nourris et souvent passionnés. La question centrale qui résumait l'enjeu du débat – comment concilier liberté de déplacement et respect de l'environnement ? – a alimenté deux types de réponses apparemment inconciliables :

● D'un côté, les acteurs économiques qui réclament une mobilité toujours facilitée, indispensable à la croissance d'une économie créatrice d'emplois et dont ils acceptent les règles d'ouverture et de concurrence. Quoique favorables au report modal, ils demandent l'accroissement des capacités routières pour accompagner la croissance annoncée des trafics. Pour eux, les émissions de CO₂ seront progressivement réduites grâce au progrès technologique et au renchérissement du coût du pétrole.

● De l'autre, le public dans sa majorité, les associations mais également des élus et des responsables politiques, qui demandent un changement de cap immédiat dans les politiques de transport pour respecter l'objectif de division par 4 des émissions de CO₂ à l'horizon 2050. Partisans d'un report modal maximal et confiants dans les possibilités d'un changement des comportements, ils réclament des mesures de maîtrise de la mobilité routière et des mesures en faveur des transports collectifs. Ils s'opposent à l'accroissement des capacités autoroutières, pour cause d'impacts accrus sur l'environnement tant global que local.





Le débat public apporte des éclairages significatifs et nécessairement partiels sur la congestion des transports, orientations souhaitables pour l'avenir, acceptabilité des mesures, sur la politique actuelle de l'Etat en matière de transports et d'environnement ainsi qu'au-delà. Enfin, il fournit des clés ou des dynamiques pour l'élaboration d'une future politique.

Un besoin de clarification de la politique actuelle de l'Etat exprimé à 3 niveaux

Sur le rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire :

La politique passée de concentration des flux routiers dans les grands corridors est perçue comme insoutenable pour les territoires traversés qui souhaitent que les transports structurent de façon mieux équilibrée l'ensemble du territoire.

Sur la cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO₂ avec la politique actuelle des transports :

Le respect des engagements environnementaux de la France apparaît comme inconciliable avec la liberté actuelle des déplacements des personnes et des marchandises et cela en dépit des progrès technologiques jugés indispensables.

Sur le financement des projets « retenus » au CIADT de 2003 :

Faute de nouvelles ressources financières, la réalisation de l'ensemble des projets déjà programmés paraît improbable et devrait être réexaminé en cohérence avec la future politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Les réponses aux questions mises au débat

La perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport

La congestion autoroutière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances. Les effets de gêne, de saturation, d'insécurité et de pollution sont attribués avant tout aux trafics poids lourds en transit et au mélange des trafics.

La part du mode ferroviaire est jugée très insuffisante dans l'ensemble des déplacements.

La croissance des trafics annoncée est vivement controversée : inéluctable et indissociable du développement économique pour certains, inacceptable au regard des nuisances et de l'engagement de réduction des gaz à effet de serre et incertain compte tenu du coût croissant du pétrole pour les autres.

Les orientations pour une future politique des transports et l'acceptabilité des mesures

- Une orientation dite de « **mobilité soutenable** », par une maîtrise de la demande de déplacement, par un renchérissement du coût du transport routier et par des investissements dans le progrès technologique.
- Une orientation dite de « **report modal maximal** » de la route vers les autres modes, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.
- Une orientation dite de « **aménagement du réseau routier existant** » en fonction des besoins des territoires.

1 La mobilité soutenable et les mesures associées

Maîtriser la demande de déplacements :

- **Au niveau de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme** par une densification autour des axes de transports collectifs en maîtrisant l'étalement urbain, par un meilleur équilibre entre les lieux de vie, d'activités et de loisirs et un urbanisme commercial moins excentré. La nécessité d'une coordination des outils de planification du territoire (DTA, SCOT, PDU, PLU) est fortement exprimée, ainsi que la recherche d'une cohérence des transports à l'échelle des bassins de vie.
- **Au niveau économique**, par une relocalisation volontariste de certaines activités économiques, un rapprochement des lieux de production des lieux de consommation, une modification des chaînes logistiques pour limiter la quantité des transports de marchandises et des mesures telles que l'étiquetage des produits commercialisés mentionnant le nombre de kilomètres parcourus jusqu'au lieu de vente et les grammes de CO₂ équivalents ou l'information du consommateur sur les impacts des modes et des délais de livraison.
- **Au niveau du changement des comportements du citoyen-usager**, par l'incitation au covoiturage (en créant notamment des parkings relais aux échangeurs autoroutiers) et à l'utilisation des transports collectifs et du vélo ainsi que des mesures de gestion de pointe de trafics sur autoroute : réduction de vitesse, information des usagers sur les temps de parcours prévisibles avant leur entrée sur l'autoroute.

Rencherir le coût du transport routier

Un (ou plusieurs) outil(s) fiscal(aux) sont à définir : taxe carbone, redevance PL ou péages urbains afin d'inciter à la réduction des transports superflus et au transfert modal ; la plus grande part de ces nouvelles ressources devrait être affectée aux transports collectifs et aux infrastructures ferroviaires et fluviales des territoires concernés.

Investir de façon soutenue dans le progrès technologique pour diminuer les impacts sur l'environnement, notamment au niveau des émissions de CO₂.

La plupart des participants ont pris conscience de l'enjeu majeur du réchauffement climatique prévu par un consensus scientifique international (+2° à 6° d'ici 2100) et de l'engagement international de la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici 2050 (Facteur 4).

Sur les questions posées par l'Etat lors de la saisine de la CNDP : perception de la mesure présentée. Il fait également ressortir un besoin de clarification portant ainsi que des attentes particulières à l'échelle des différents territoires concernés. Politique de transports pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

L'effort est à porter également sur la réduction de la consommation de pétrole, dont la cherté devrait s'accroître, notamment à cause du pic de production pétrolière, annoncé par certains experts pour dès 2015 - 2020. Pour atteindre ces objectifs, une réduction des vitesses est envisageable et des investissements soutenus doivent être mis en œuvre pour le développement de voitures propres (hybride ou à consommation réduite), de ressources énergétiques alternatives comme les biocarburants, la biomasse à court terme ou l'hydrogène dans un avenir plus lointain. L'efficacité de ces nouvelles ressources annoncée par l'Etat correspond à une division par 2 à 2,5 des émissions de gaz à effet de serre, ce qui sera insuffisant.

2 Le report modal maximal de la route vers les autres modes et les mesures associées

Les avis convergent sur la nécessité d'offrir des alternatives attractives à la route compétitives et fiables, économes en énergie et plus propres.

On constate un accord de principe sur la réhabilitation et la modernisation du réseau ferroviaire existant, ainsi que sur la remise en service de certaines lignes ferroviaires secondaires.

Un consensus existe également sur l'ensemble des projets d'infrastructures permettant le report modal :

Fer : Lyon-Turin, contournement complet de Lyon, contournement de Nîmes-Montpellier, LGV PACA, ligne mixte Nîmes-Perpignan, étude d'une liaison ferrée par le Montgenèvre.

Fluve : développement de plates-formes inter-modales sur le Rhône, étude d'une liaison interbassins Saône-Moselle, amélioration des infrastructures pour permettre une plus grande utilisation du fleuve.

Maritime : aménagement des ports, extension supplémentaire des capacités conteneurs de Marseille, autoroutes maritimes.

Pour le report modal des voyageurs :

Pas de report modal sans offre alternative à la voiture. Une meilleure organisation et un financement accru des transports collectifs sont à mettre en œuvre au niveau des bassins de vie notamment par la coordination des Autorités Organisatrices des Transports. Priorité est donnée aux transports collectifs en ville, couplé avec la limitation du stationnement, et

l'incitation à l'usage du vélo (pistes cyclables, vélostations,...).

Le report des voyageurs sur le fer implique le cadencement des dessertes ferroviaires TER sur les deux rives du Rhône, dans le sillon alpin, en PACA et en Languedoc-Roussillon.

Une meilleure organisation des trajets domicile-travail passe par des plans de déplacements entreprises, collectivités et administrations.

La mise en place de péages urbains est parfois évoquée pour inciter à l'usage des transports collectifs.

Pour le report modal des marchandises

L'amélioration de la performance du transport ferroviaire est considérée comme indispensable - fiabilité du service, productivité (ex : augmentation de la longueur des trains) - pour espérer transférer du fret de la route vers le rail.

Pour un report modal maximum, il faut également envisager de développer les autoroutes ferroviaires, le transport combiné et les navettes fluviales conteneurs, promouvoir le cabotage maritime et les autoroutes de la mer en coordonnant les actions des ports de la méditerranée et développer les interfaces entre modes, notamment par le raccordement systématique des zones d'activités logistiques à au moins deux modes.

3 L'aménagement du réseau routier existant et les mesures associées, répondant aux besoins des territoires

Il y a un fort rejet des riverains, des milieux associatifs et de la plupart des collectivités territoriales de toute infrastructure autoroutière nouvelle ou d'augmentation de capacités dans le VRAL et en piémont des Cévennes.

En revanche, les milieux économiques, des transporteurs et l'exploitant d'autoroute plaident pour une augmentation de la capacité et de la sécurité dans les goulets d'étranglement autoroutiers.

- Une requalification des infrastructures autoroutières existantes est demandée par les riverains et certains élus des territoires traversés, notamment par une réhabilitation de leurs abords en termes de bruit perçu et une mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures. Un accord de principe s'est exprimé pour le réaménagement des routes nationales parallèles aux autoroutes (mise à 2x2 voies et contournement).



Suite de la page précédente

- **Une amélioration de l'exploitation et de la gestion des infrastructures existantes**, notamment pour la gestion des points de trafics sur autoroute est souhaitée à court terme : la réduction des vitesses et l'interdiction de doubler pour les PL sur certaines sections et à certaines périodes sont acceptées, même par les représentants socio-économiques. L'information des usagers sur les temps de parcours prévisibles avant leur entrée sur l'autoroute est demandée. La modulation des péages, les régulations ou les réservations d'accès à l'autoroute sont à étudier sans pénaliser les utilisateurs locaux.
- Des demandes de **rééquilibrage géographique des trafics** vers des axes alternatifs et de désenclavement de certains territoires sont exprimées : bouclage de l'A75, RN88 à 2x2 voies, axes structurants en Ardèche (RN 102 et liaison Privas, Aubenas, Alès), liaison Grenoble-Sisteron.



5 dynamiques pour le futur

Cinq dynamiques peuvent contribuer à l'élaboration d'une future politique de transports pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

- **Répondre aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transport concernés**

- Mettre progressivement les infrastructures existantes aux normes les plus récentes, en commençant par le bruit ;
- Evaluer l'impact sur la santé et le bien-être occasionné par les nuisances routières pour dimensionner les mesures à prendre ;
- Renforcer la sécurité du transport des matières dangereuses.

- **Organiser la cohérence des territoires en matière de transports**

- Faire travailler ensemble les différentes autorités organisatrices de transport à l'échelle des trois axes, vallée du Rhône, arc languedocien et méditerranéen ;
- Mettre en place une réflexion, si ce n'est une autorité, à l'échelle interrégionale.

- **Intégrer les transports urbains et périurbains à la future politique des transports**, car ils constituent 80% de la mobilité, et donc l'essentiel de la congestion et de la pollution :

- Soutenir la mise en œuvre de PDU soutenables à l'échelle des bassins de vie favorisant le transport collectif et les modes doux comme le vélo.

- **Faire preuve de réalisme pour le financement de la future politique des transports**

- Prendre en compte les difficultés des collectivités à financer leurs propres systèmes de transport, tout en co-finançant les projets d'intérêt national ;
- Hiérarchiser les projets du CIADT de 2003 en fonction de la future politique des transports ;
- Trouver des ressources nouvelles et pérennes pour financer les projets nationaux et régionaux : affectation aux transports collectifs locaux du produit des nouvelles taxes ou redevances (taxe carbone, redevance PL,...).

- **Préparer largement l'opinion à un nécessaire changement des comportements**

- Le débat a révélé une grande réceptivité de l'opinion au changement climatique, au pic pétrolier, aux risques sur la santé et la biodiversité, mais les conséquences sur la mobilité individuelle ne sont à ce jour appréhendées que par une faible partie du public ;
- La maîtrise des déplacements suppose des campagnes d'information et de sensibilisation répétées et préalables à toute mesure contraignante ;
- Une réflexion nationale sur le réchauffement climatique et le facteur 4 à l'échelle de tous les secteurs impliqués (transports, bâtiment, industrie, agriculture) s'impose de façon urgente.

Cette nouvelle politique ne pourra se faire sans **une forte volonté pour changer les comportements** et **développer** une coordination des acteurs territoriaux pour une **nouvelle politique soutenable des transports à même de répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du XXI^{ème} siècle.**

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien

CPDP politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

26 boulevard Saint-Roch - 84000 Avignon

Numéro Vert : 0800 770 412 - Tél : 04 32 44 89 50 - Fax : 04 90 25 89 63

Email : contact@debatpublic-transport-vral.org

Site web : www.debatpublic-transport-vral.org

Directeur de la publication : Philippe Marzolf • **Comité de rédaction** : Dominique Bourg, Philippe Bovy, Anne Devailly, Noël Lebel, Claude Leroi, Paul Vialatte, Dominique de Lauzières et Alain Dessagne • **Conception/Réalisation maquette** : Agence Scalp • **Crédit photos** : © Yohan Brandt.