



MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME
ET DE LA MER

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Communiqué de synthèse

Vallée du Rhône et arc languedocien : Dominique Perben et Nelly Olin privilégient les modes complémentaires à la route

Au terme du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, et à partir des pistes dégagées, Dominique Perben, ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, et Nelly Olin, ministre de l'Écologie et du Développement durable, annoncent leurs décisions pour concilier l'efficacité des transports et la préservation de l'environnement.

- Le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer élaborera pour fin 2007, avec le ministère de l'écologie et du développement durable, un plan d'action publique national « transport, urbanisme, effet de serre », de réduction des gaz à effet de serre, qui devra proposer des objectifs à l'horizon 2020-2025 et s'inscrire notamment dans l'objectif général de la division par 4 de ces émissions à l'échéance 2050 (fiche 3).
- L'élargissement des autoroutes A7 et A9 n'est pas retenu. Un point de rendez vous est fixé dans cinq ans (fiche 8).
- La préférence est accordée à la mise en place d'un éventail de mesures soucieuses du développement durable et d'un meilleur service à l'utilisateur. Notamment, des aménagements localisés seront réalisés pour améliorer le cadre de vie des riverains qui souffrent des nuisances provoquées par les infrastructures de transport (fiche 7) ;
- La priorité est donnée au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime : mise en service de l'autoroute Perpignan-Bettembourg en 2007, lancement des contournements de Nîmes et Montpellier en 2008, engagement de la liaison ferroviaire Lyon-Turin en 2010, accélération des études du contournement ferroviaire de Lyon, lancement du débat public sur la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan en 2008, accompagnement de l'État pour la réalisation de la gare de la Drôme provençale à Allan, lancement d'autoroutes de la mer, aménagements des ports fluviaux dans le cadre du plan Rhône, allongement des trains de transport combiné sur l'axe Paris-Marseille... (fiche 4)
- Les itinéraires routiers susceptibles de soulager les couloirs d'infrastructures rhodanien, languedocien et azuréen vont également être développés : l'aménagement à 2x2 voies de la RN88 entre Toulouse et Lyon, la réalisation d'un axe à l'est de la vallée du Rhône par l'enchaînement des autoroutes A48 et A51, l'amélioration de la jonction de la RN102 et l'A7,... Dans ce cadre, l'amélioration de la desserte de la frange Sud-Est du massif central sera recherchée (fiche 7).
- Une meilleure coordination des différents acteurs locaux du transport sera recherchée (fiche 5), et le partage de données de trafic communes sera mis en place grâce à un observatoire interrégional de la mobilité (fiche 8) ;
- Afin de fluidifier la circulation en période de pointe, des mesures d'optimisation de l'exploitation des autoroutes A7, A8 et A9 seront prises telles que : limitation de la vitesse à 110 km/h voire à 90km/h, interdictions localisées de doubler pour les poids lourds, modulation des péages... (fiche 6);

Les deux ministres ont souligné que le débat public qui s'est déroulé entre le 27 mars et le 26 juillet a été particulièrement novateur : tant dans sa forme, puisqu'il constitue le premier du genre en matière de politique générale de transport et de développement durable, que dans son ampleur (37 réunions publiques dans les trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côtes d'Azur, 200 contributions et avis écrits, 400 questions écrites, 46 « cahiers d'acteur » rédigés par divers organismes...) et par sa richesse (fiches 1 et 2).

DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :

POURQUOI UN DEBAT PUBLIC ?

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a souligné que le couloir rhodanien et son prolongement jusqu'à l'Espagne en Languedoc-Roussillon constitue un des axes majeurs de transport ferroviaire, fluvial et routier, dont le bon fonctionnement est une condition nécessaire à l'économie nationale.

Le Gouvernement 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, ainsi que 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. Une aggravation de la situation actuelle n'est en effet pas compatible avec un développement durable des territoires traversés, dont elle détériorerait l'environnement.

Afin d'enrichir la réflexion de l'État et de rechercher une vision partagée de la façon d'assurer la satisfaction des besoins de transports et la prise en compte des enjeux environnementaux, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a consulté, à la fin de l'année 2004 et au début de l'année 2005, les présidents des trois conseils régionaux de Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes et les principaux élus concernés (députés, sénateurs, présidents de conseils généraux, présidents de grandes agglomérations...)

Considérant qu'un débat public permettrait à l'ensemble des acteurs concernés de faire part de leur avis et éclairerait les pouvoirs publics sur les choix à effectuer en matière de politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, les ministres chargés des transports Dominique PERBEN et de l'écologie Nelly OLIN ont demandé à la Commission nationale du débat public d'organiser un débat de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, comme le prévoit l'article L121-10 du code de l'environnement

Ce débat public s'est déroulé du 27 mars au 26 juillet 2006 dans les trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Jusqu'alors, hormis celui récent sur la gestion des déchets radioactifs, seuls des débats publics portant sur des projets d'infrastructure (lignes ferroviaires, autoroutes, aéroports, ports, lignes électriques...) avaient été organisés. Traitant d'une problématique générale, ce débat public fut donc novateur.

Il s'est tenu sur un territoire où le système de transport est un élément clé de la vitalité démographique, du dynamisme économique et de la structuration des espaces et qui est confronté à un risque de saturation chronique des infrastructures routières due à l'addition de trafics de plusieurs natures diverses (locaux, d'échange, de transit national et international). Les trois régions se caractérisent également par une grande richesse et une grande diversité des milieux naturels et des paysages, une forte prévalence des risques naturels, et dans certaines zones, un environnement déjà dégradé. Compte tenu des prévisions faites à 20 ans, les décisions déjà prises aujourd'hui en termes de réseaux d'infrastructures et d'offres de services n'auraient pas suffi à gérer la demande de transport à cette échéance.

Ne répondre à cette situation que par une politique d'infrastructures et d'offres nouvelles de services ne permettrait pas de faire face à des enjeux environnementaux majeurs, en particulier dans le domaine de la lutte contre le changement climatique : le secteur des transports émet en effet actuellement plus du quart des gaz à effet de serre produits par l'ensemble des secteurs d'activité. En outre les délais qui s'écoulent entre la prise de décision, la mise en œuvre des mesures et leur plein effet obligent à confronter dès à présent les préoccupations du court terme et celles de très long terme.

Lyon, le 4 décembre 2006

C'est dire les enjeux de ce débat public, qui a donné l'occasion aux habitants de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien de dialoguer et d'échanger sur leur perception du système de transport d'aujourd'hui et de demain ainsi que d'exprimer des attentes voire des préférences sur la manière de se déplacer et de « vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » comme le prévoit désormais la Constitution.

Aucun levier d'action n'a été écarté du débat, qu'il s'agisse de l'amélioration de l'offre de transports, de la gestion des trafics, du progrès technologique ou de l'action sur la demande et les comportements.

DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :

LE DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC

Le débat public organisé à la demande des ministres chargés des transports et de l'écologie sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien a débuté le 27 mars 2006 et s'est achevé le 20 juillet 2006. Il a été organisé et animé par une commission particulière présidée par M. Philippe Marzolf (vice-président de la commission nationale du débat public CNDP).

Le dossier de l'État, support du débat, a été réalisé conjointement par les services des ministères chargés des transports et de l'écologie sous le pilotage de MM. Jean-Didier Blanchet (Conseil général des ponts et chaussées) et Michel Badré (Inspection générale de l'environnement). Ceux-ci ont ensuite présenté aux séances publiques la démarche de l'État et les diverses mesures présentées au débat public, regroupées en six familles thématiques.

Ce débat était complexe par la nature des sujets abordés, par la difficulté d'articulation des mesures proposées dans le temps et l'espace : imaginer l'ensemble des transports sur trois régions en se projetant à l'horizon 2020 et au-delà, est un exercice d'un niveau d'anticipation et de généralité plus difficile à aborder qu'une discussion sur un projet concret. La commission particulière du débat public a organisé 37 réunions publiques, dans la vallée du Rhône, sur l'arc languedocien mais aussi à l'extérieur de ce corridor, réunions thématiques dans un premier temps, réunions territoriales par la suite, auxquelles la participation fut inégale et globalement relativement modeste. En revanche la participation des élus a été active, notamment au cours des réunions territoriales.

Le débat ne se résume pas cependant aux séances publiques ; le niveau particulier de réflexion (tous transports à vingt ans dans un si vaste périmètre) a provoqué des contributions écrites particulièrement nombreuses et de grande qualité. 46 organismes divers ont ainsi rédigé chacun un « cahier d'acteur » de format synthétique qui révèle un argumentaire souvent plus construit et plus pondéré que lors des interventions orales. Le débat a également suscité plus de 200 contributions et avis écrits ainsi que plus de 400 questions écrites qui ont été l'occasion de mises au points très pédagogiques de la part de l'administration et des établissements publics.

Ce débat a également été l'occasion de mettre en œuvre deux dispositifs innovants : un sondage d'opinion sur la perception du fonctionnement du système de transport et un « atelier citoyen », regroupant quinze citoyens volontaires qui ont été formés sur les thèmes du débat et ont apporté dans le cadre d'un travail collectif une contribution écrite.

Les échanges ont été sereins, et l'écoute des points de vue de chacun a été la règle.

Les discussions ont largement porté sur les grands enjeux de société, notamment ceux relatifs à l'environnement, au réchauffement climatique, à la pollution de l'air et à ses effets sur la santé, à la raréfaction des ressources pétrolières et à ses conséquences sur la mobilité ainsi que sur les modes de vie, de production et de consommation des Français.

Le débat a également permis de montrer l'intérêt de développer le report modal et de s'interroger sur les conditions à réunir pour assurer sa faisabilité. Une place importante a été donnée au concept de mobilité soutenable : comment essayer de concilier la satisfaction de la demande de mobilité et la nécessité de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre (maîtrise de la mobilité, changement des comportements, progrès technologique) ?

En outre, certains champs moins abordés continuent de retenir notre attention, comme la relation infrastructures de transport / aménagement du territoire / développement économique, les impacts d'un renchérissement du coût des transports sur les plus défavorisés, la compatibilité des modes de vies et aspirations des individus avec une réduction de la mobilité, ainsi que les impacts sur la biodiversité.

Le compte rendu et le bilan du débat par la Commission Nationale du Débat Public ont été rendus publics le 20 septembre 2006.

**DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA
VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :**

**UN PLAN D'ACTION PUBLIQUE NATIONAL « TRANSPORT, URBANISME ET EFFET
DE SERRE »**

Le débat a mis en évidence la nécessité de réduire les émissions des gaz à effet de serre dues au transport pour lutter contre le réchauffement climatique. Une place importante a été donnée au concept de mobilité durable : comment concilier la satisfaction de la demande croissante de mobilité et la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre ? Diverses mesures envisageables ont été présentées au débat public, portant sur la maîtrise de la mobilité, le changement des comportements ou le progrès technologique.

Les émissions de gaz à effet de serre doivent être impérativement réduites. Les transports, qui représentent 27% de ces émissions en France, sont particulièrement concernés par cet effort nécessaire. Le débat public a montré que l'opinion est très sensible à cette question et que les réponses envisageables ne sont pas évidentes et ne concernent pas uniquement les conditions de circulation, mais impliquent également des orientations en matière d'urbanisme.

C'est pourquoi le secrétariat général du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé d'élaborer un plan d'action publique national « transport, urbanisme, effet de serre » de réduction des émissions de gaz à effet de serre, proposant des objectifs à l'horizon 2020-2025 et préparant l'échéance ultérieure de 2050, sur l'ensemble des secteurs des transports et de l'urbanisme. Ce plan s'inscrit notamment dans l'objectif général de la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à cette échéance 2050. Il porte sur les mesures réglementaires, les outils économiques incitatifs ainsi que sur les progrès technologiques relatifs à la mobilité durable urbaine et interurbaine. Il sera élaboré en tenant compte de la dimension européenne de la politique des transports et de la dimension internationale de la lutte contre le réchauffement climatique. Il comprendra une estimation de ses conséquences économiques, sociales et environnementales, en particulier une évaluation de la réduction des émissions de dioxyde de carbone.

Ce plan, qui sera publié fin 2007, est établi sous l'égide d'un comité d'orientation comprenant les directions d'administration centrale des ministères chargés des transports et de l'écologie. La mission interministérielle de l'effet de serre y participe, notamment pour assurer la cohérence avec les actualisations du plan climat et la position française pour la négociation des accords post-Kyoto.

Cette démarche s'intégrera dans celle entreprise par le ministère chargé de l'écologie vis-à-vis de l'ensemble des secteurs émetteurs de gaz à effet de serre.

DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :

LE DEVELOPPEMENT DES MODES FERROVIAIRE, FLUVIAL, MARITIME

Le débat a clairement fait ressortir une attente forte du public pour développer les modes de transport alternatifs ou complémentaires à la route. Cette demande concerne d'abord le transport de marchandises, les poids lourds étant jugés trop nombreux, qui devraient davantage se reporter sur les modes ferroviaire, fluvial, maritime et combinés. Elle concerne également le transport de voyageurs, notamment par une offre encore plus performante de trains à grande vitesse, ainsi que par des trains express régionaux et des transports collectifs urbains plus attractifs.

Cette attente ainsi exprimée justifie pleinement les efforts entrepris par le Gouvernement en faveur du développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime. Ces actions seront poursuivies prioritairement.

Le développement du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises

D'importantes mesures seront engagées en priorité, afin d'améliorer l'attractivité et l'efficacité du transport ferroviaire dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Ces décisions concernent tant la construction d'infrastructures ferroviaires nouvelles que l'amélioration des services ferroviaires pour les voyageurs et pour les marchandises.

En ce qui concerne la construction d'infrastructures ferroviaires

- Le contournement ferroviaire de Lyon devra progresser de façon cohérente entre sa partie nord et sa partie sud. L'avant projet de la partie nord, en cours d'étude, sera approuvé, en même temps que sera arrêté le fuseau de passage sud ; l'enquête publique sera lancée sur la partie nord en 2008 ; elle prendra en compte les décisions prises sur la partie sud.
- La mise en service du contournement ferroviaire de Nîmes – Montpellier, dont les modalités de financement sont en cours de mise au point, devrait intervenir au plus tard en 2012. Ce projet prévoit également des travaux d'augmentation de la capacité de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.
- La réalisation d'une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan a été souvent demandée dans le cadre de ce débat public. Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer Dominique PERBEN, a d'ores et déjà demandé à Réseau Ferré de France (RFF) d'entreprendre des études préalables de faisabilité. La Commission Nationale du Débat Public sera saisie en 2008 pour lancer un débat sur l'opportunité et les grandes caractéristiques de ce projet.
- La liaison Lyon – Turin est réaffirmée comme seule alternative crédible aux franchissements routiers alpins. Le lancement du projet en 2010 a été fixé par les ministres des transports français et italiens. La déclaration d'utilité publique de la partie française du tunnel international sera prise avant la fin de l'année 2007. Les tracés des accès français ont été arrêtés en février 2006 et l'avant-projet correspondant est en cours d'étude par RFF.
- L'État proposera dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 l'électrification et l'augmentation de capacité de l'axe ferroviaire du sillon alpin, qui relie les agglomérations de Valence, Grenoble et Chambéry, ainsi que le raccordement de cette ligne à la LGV Méditerranée, de façon à améliorer le transport ferroviaire de voyageurs sur ces liaisons interurbaines. D'autre part, la compétitivité du trafic fret entre l'Espagne, le sud de la France et le nord de l'Italie sera renforcée grâce à ce nouvel itinéraire.

- La création d'une gare TGV nouvelle « Drôme provençale » à Allan doit faire l'objet d'études complémentaires sur l'évolution des dessertes ; l'État est prêt à faciliter la mise en œuvre de ce projet par les collectivités locales, RFF et la SNCF, et à s'associer à sa réalisation.

En ce qui concerne l'amélioration des services ferroviaires

- Une mesure conséquente pour augmenter l'efficacité et la lisibilité des offres de transport ferroviaire concerne le cadencement des liaisons. Ainsi, dès 2008, une réorganisation des circulations des trains sera mise en place en Rhône - Alpes et sur l'axe Paris - Marseille, en concertation étroite entre RFF, les régions concernées et les exploitants ferroviaires. Il s'agira d'offrir aux divers utilisateurs de transport ferroviaire des horaires à fréquence simple et fixe, à caractère répétitif tout au long de la journée. Ce nouveau système cadencé, déjà opérationnel dans des pays voisins et qui sera progressivement généralisé à l'ensemble du réseau ferré national, apportera une amélioration sensible pour les voyageurs avec des horaires plus lisibles. Par ailleurs, les sillons fret seront fiabilisés, permettant un écoulement plus régulier du trafic.
- La priorité fret de la voie ferrée en rive droite du Rhône est confirmée, pour maximiser le débit de cette ligne et favoriser ainsi la qualité de l'offre. La possibilité de son utilisation par les TER, qui est actuellement étudiée pour le compte de la Région Rhône-Alpes, devra prendre en compte cette priorité.
- L'autoroute ferroviaire Perpignan – Bettembourg sera mise en service en mars 2007. Elle apportera au départ une capacité de transfert de 30.000 remorques par an, avec un départ quotidien dans chaque sens. Elle offrira un potentiel de développement important. Elle pourra être mise en réseau avec l'autoroute ferroviaire alpine dont l'extension vers l'Est lyonnais est à l'étude. Un prolongement vers Marseille est également à l'étude.
- Le transport combiné présente de grandes potentialités. A cet égard, l'allongement des trains de transport combiné (de 750m à 1000m) sera engagé progressivement dès 2007, au fur et à mesure de l'aménagement de l'infrastructure, qui doit s'adapter à ces longueurs exceptionnelles, et en priorité sur l'axe Paris - Marseille. Cette augmentation de capacité renforcera l'intérêt de l'offre de transport combiné rail-route, qui s'avère particulièrement pertinente sur un axe massifié comme la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Le développement du transport fluvial et maritime de marchandises

L'importante réserve de capacité de transport de fret que représente le fleuve Rhône et le rôle générateur majeur du premier port de commerce de la Méditerranée qu'est Marseille sont des arguments déterminants pour développer fortement le transport fluvial et poursuivre la considérable croissance qu'il connaît depuis ces dernières années.

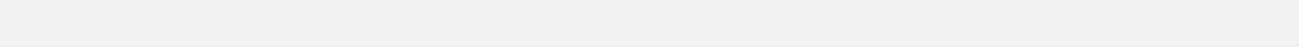
Les ports fluviaux de la basse vallée du Rhône seront aménagés et équipés dans le cadre du Plan Rhône 2007-2013. Il s'agit notamment de créer un nouveau poste à quai équipé au port d'Arles, de rénover les installations du port d'Avignon-Le Pontet, d'aménager les ports de Beaucaire et de l'Ardoise.

A Lyon, la mise en service fin 2006 du nouveau terminal conteneurs du port Édouard Herriot renforcera ses capacités portuaires et permettra ainsi d'intensifier le trafic fluvial conteneurisé déjà très dynamique, notamment avec le port de Marseille.

A Marseille, le lancement récent de FOS 2XL va permettre de doubler le trafic conteneurisé du port. Pour que la part fluviale dans les pré- et post-acheminements du port soit plus importante, une connexion fluviale plus directe avec le Rhône sera réalisée et le traitement des barges fluviales au sein du port sera amélioré. En outre, il sera proposé au contrat de projet d'engager une nouvelle extension du port au-delà de Fos 2XL.

Lyon, le 4 décembre 2006

En ce qui concerne plus particulièrement l'arc languedocien qui connaît un fort trafic routier de marchandises provenant ou à destination d'Espagne, il est prévu d'aménager progressivement le canal du Rhône à Sète et de réaliser un service d'autoroute de la mer en Méditerranée. A cet effet, un groupe de travail qui associera la France, l'Italie et l'Espagne aura pour objectif de lancer un appel à projet en 2007.



DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :

LA COORDINATION DES ACTEURS DU TRANSPORT

L'initiative du débat public de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien revient à l'État, qui est aussi l'auteur du dossier présenté au débat, alors que la politique des transports est désormais partagée avec les collectivités locales qui organisent les transports ferroviaires régionaux et les transports collectifs urbains et qui gèrent un réseau important d'infrastructures de transport.

Le débat public a fortement mis en évidence la nécessité d'améliorer les transports régionaux et urbains qui ne sont pas de la compétence directe de l'État. Or ces déplacements locaux constituent une part importante des circulations qui congestionnent les infrastructures du corridor et qui sont elles-mêmes gênées par les circulations des trafics d'échange et de transit qui empruntent le même axe. Les impacts de ces déplacements locaux doivent être pris en compte dans les bilans environnementaux.

C'est pourquoi, dans les trois régions concernées, Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur, les préfets inviteront, sur des périmètres pertinents, l'ensemble des autorités organisatrices de transport, les responsables de voiries départementales et nationales et les associations d'usagers à se réunir afin d'échanger leurs visions stratégiques sur le devenir des transports.

Il s'agira d'identifier les problèmes que rencontrent les usagers, notamment à l'interface des transports gérés par les différentes autorités organisatrices, afin d'y apporter des solutions concrètes (organisation des correspondances, tarification unique, parkings, etc.).

Les partenaires ainsi réunis pourront utilement s'appuyer sur les données collectées par l'observatoire interrégional et partenarial de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, observatoire dont la constitution est également préconisée suite à ce débat public de problématique.

Une réflexion sera également entreprise sur l'opportunité de créer des autorités organisatrices de transports à l'échelle des grandes aires métropolitaines, à la manière du Syndicat des Transports en Île-de-France.

Dans le cadre d'un appel à projet préconisé par le récent comité interministériel pour le développement durable du 13 novembre 2006, les préfets examineront avec les collectivités concernées les mesures visant à soutenir et accroître l'efficacité des plans de déplacements urbains. Ainsi l'État pourra-t-il déterminer l'appui qu'il pourrait apporter aux expérimentations de nouvelles pratiques en matière de mobilité urbaine que pourraient proposer des villes de l'une des trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur, en ce qui concerne notamment la gestion du stationnement, l'instauration de péages urbains et la livraison des marchandises.

Ces travaux et expérimentations menées dans ces trois régions pourront servir en outre à élaborer des mesures nationales relatives à la mobilité durable urbaine et interurbaine.

Par ailleurs, l'État, par le porter-à-connaissance et par l'association à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, veillera à la prise en compte en matière de planification urbaine, des orientations particulières retenues en faveur de la mobilité durable des voyageurs et des marchandises dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :

LES MESURES D'EXPLOITATION DES AUTOROUTES

Les mesures de gestion et d'exploitation sont destinées à optimiser l'usage des infrastructures autoroutières existantes et à limiter la congestion routière. Elles permettent d'améliorer les conditions d'écoulement du trafic sans dégrader le bilan environnemental du système de transport.

Dans cette perspective, l'exploitation des autoroutes A7, A8 et A9 sera améliorée grâce aux mesures suivantes :

- **La régulation de vitesse** : cette mesure, mise en place à titre expérimental sur l'autoroute A7 durant les mois d'été 2005 et 2006, consiste à réduire la vitesse autorisée à 110 puis à 90 km/h lorsque le trafic dépasse un certain seuil. Elle permet de retarder l'apparition de bouchons et donc d'obtenir une meilleure fluidité du trafic. Les premiers résultats obtenus montrent également une diminution du nombre d'accidents. Cette régulation des vitesses sera progressivement généralisée à partir de l'été 2007 sur l'ensemble des autoroutes A7, A8 et A9 et s'accompagnera d'une large information des usagers (information en temps réel par panneaux à messages variables et aux péages notamment).
L'extension de cette mesure aux sections d'autoroutes les plus chargées sera étudiée dans le cadre d'un plan national, qui sera progressivement mis en œuvre dès l'été 2007, conformément à l'actualisation du plan climat.
- **Le développement de l'information donnée aux usagers** : l'information donnée aux usagers porte, en temps réel, sur les conditions de circulation sur leur itinéraire. Elle sera renforcée par la diffusion, avant l'entrée sur autoroute, des temps de parcours probables. Ce dispositif est rendu possible par l'utilisation des moyens d'information existant (radio FM, panneaux à message variable), mais également des nouvelles technologies (radio numérique, Internet, systèmes embarqués, etc.). Cette mesure permettra aux usagers d'adapter leur parcours (pauses, changements d'itinéraires) en fonction des événements (saturation, travaux ou accidents par exemple).
- **L'interdiction de doubler pour les poids lourds** : cette mesure consiste à interdire aux poids lourds de doubler lors des périodes de pointe et sur certaines sections, afin de diminuer les perturbations induites par le mélange des flux de voitures et de poids lourds qui circulent à des vitesses différentes. Réserver la circulation des poids lourds à la file de droite permet d'améliorer la fluidité du trafic majoritaire de voitures particulières. Ces mesures d'interdiction de doubler pour les poids lourds seront mises en œuvre à titre expérimental sur les autoroutes A7, A8 et A9. Elles seront précédées d'une concertation avec les professionnels du transport routier et accompagnées d'une campagne de communication.
- **La modulation (temporelle et/ou géographique) des péages** : la modulation dans le temps et dans l'espace des péages autoroutiers est un moyen de réguler le trafic. Une telle modulation sera mise en œuvre pour inciter les usagers à mieux utiliser l'ensemble des axes de circulation de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien. Le prix du péage sera ainsi augmenté pendant les périodes de pointe sur les sections les plus fréquentées afin de limiter leur congestion, et diminué là où le trafic est le moins élevé, les recettes de péages devront rester constantes dans le cadre de ce dispositif.

Cette mesure fera l'objet d'un dialogue approfondi avec les sociétés concessionnaires concernées et d'une concertation avec les professionnels du transport routier et les associations d'usagers. Sa mise en œuvre sera précédée d'une phase d'expérimentation.

Une modulation des péages en fonction des niveaux d'émission de polluants sera mise en place au niveau national afin de favoriser l'émergence d'un parc automobile plus respectueux de l'environnement. Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer Dominique PERBEN a chargé Jean-Pierre BELTOISE, ancien pilote de Formule 1, de lui remettre des propositions pour la fin de l'année.

L'incitation au covoiturage : le covoiturage, c'est-à-dire le regroupement de plusieurs personnes dans un même véhicule au lieu d'une utilisation individuelle (notamment pour des déplacements récurrents comme les déplacements domicile/travail), peut se pratiquer soit de façon informelle à la suite de regroupements volontaires (entre voisins, amis), soit dans le cadre d'un plan de mobilité organisé dans une entreprise, soit encore à partir d'une centrale de covoiturage qui constitue des équipages à l'échelle d'une agglomération. Le covoiturage sera encouragé par la réalisation de parkings aux abords des échangeurs des autoroutes et la mise en place de partenariats entre les sociétés concessionnaires exploitantes et les collectivités locales concernées.

DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :

LES MESURES RELATIVES AUX INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Le débat public a été l'occasion pour les participants de demander que la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur les arcs languedociens et provençaux prenne pleinement en compte la situation des territoires concernés. Ils ont rappelé l'importance, pour la préservation ou la relance de l'activité économique locale, d'une bonne desserte des territoires « périphériques » et de leur raccordement aux grands pôles de développement.

Le débat a mis en évidence la nécessité de développer des synergies entre les axes autoroutiers existants et les autres itinéraires qui peuvent les soulager.

Aussi, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, Dominique PERBEN et la ministre de l'écologie et du développement durable, Nelly OLIN ont-ils décidé :

- d'aménager à 2x2 voies à terme la RN88 entre Toulouse et Lyon conformément à la charte de développement durable des territoires traversés par cet itinéraire ;
- d'achever les autoroutes A75 et A750 en 2009 et 2010 ;
- de réaliser un axe complémentaire à l'est de la vallée du Rhône, enchaînement des autoroutes A48 et A51 ;
- d'améliorer la jonction de la RN102 avec l'autoroute A7 afin de favoriser le désenclavement de l'Ardèche ;
- de rechercher les moyens de réaliser au plus tôt le contournement autoroutier de Montpellier.

Par ailleurs, pour tenir compte des demandes très fortes exprimées par les riverains qui souffrent des nuisances provoquées par les infrastructures de transport, il est décidé de réaliser des aménagements localisés des autoroutes A7, A8 et A9 permettant d'améliorer leur cadre de vie.

Une réflexion sera engagée sous l'égide d'un préfet coordinateur avec les principaux acteurs politiques et socioéconomiques de l'Ardèche, du Gard, de la Lozère et de la Haute-Loire portant sur les besoins de desserte de ces territoires.

Compte tenu des mesures d'exploitation et de développement des itinéraires de substitution décidées, l'élargissement des autoroutes A7 et A9 n'est pas retenu. Un point de rendez-vous à cinq ans est fixé afin de réexaminer cette question en fonction de l'impact des mesures d'exploitation routière et de développement des modes alternatifs ainsi que de l'évolution de la demande de transports.

DEBAT DE PROBLEMATIQUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN :

UN OBSERVATOIRE INTERREGIONAL DE LA MOBILITE

Compte tenu des mesures d'exploitation et de développement des itinéraires de substitution décidées, l'élargissement des autoroutes A7 et A9 n'est pas retenu. Un point de rendez-vous à cinq ans est fixé afin de réexaminer cette question en fonction de l'impact des mesures d'exploitation routière et de développement des modes alternatifs ainsi que de l'évolution de la demande de transports.

Le débat public a souligné la nécessité de disposer d'une connaissance fine et partagée sur la mobilité à différentes échelles (déplacements locaux et de transit). Aussi, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer Dominique PERBEN et la ministre de l'écologie et du développement durable Nelly OLIN ont décidé de créer un observatoire partenarial et interrégional de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'ensemble de l'arc méditerranéen, qui permettra à l'ensemble des parties prenantes de partager des chiffres communs et de mesurer précisément les conséquences des actions engagées. Cet observatoire, qui réunira au sein d'un comité de pilotage présidé par l'État, les différents services de l'État, les collectivités invitées à participer (conseils régionaux, conseils généraux, principales communautés urbaines et d'agglomération, ...), les gestionnaires d'infrastructures de transports, les principaux opérateurs de services de transport, poursuivra les objectifs suivants :

- produire les statistiques des déplacements voyageurs et marchandises dans l'aire d'études, pour tous les modes de transports ;
- analyser les déterminants qualitatifs de la mobilité et de son évolution ;
- examiner les effets des mesures mises en œuvre pour favoriser les modes alternatifs à la route et pour améliorer l'exploitation des autoroutes A7, A8 et A9 ;
- suivre l'évolution des émissions des gaz à effet de serre dues à cette mobilité.

L'observatoire s'appuiera notamment sur les services de l'État dans les trois régions concernées ainsi que sur les travaux d'un comité technique rassemblant des spécialistes des différentes entités composant le comité de pilotage.

Chaque année, l'observatoire publiera un bilan de la réalisation des mesures prises à l'issue du débat public ainsi qu'un rapport de synthèse comprenant les données de trafic pour les différents modes dans l'aire d'étude.

Ces éléments contribueront au bilan annuel que les ministères établiront conjointement sur les mesures prises à la suite du débat public.