

Avertissement de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP)

Le présent dossier a été réalisé par l'Etat, dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien décidé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 6 juillet 2005. Cette décision fait suite à une saisine conjointe du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministère de l'écologie et du développement durable.

Ce document a été élaboré par l'Etat conformément aux dispositions énoncées dans l'article 7 du décret du 22 octobre 2002 qui prévoit : "le dossier du débat, à destination du public, est constitué suivant les indications de la Commission Nationale. Il peut être complété à la demande du Président de la Commission Particulière avec des documents nécessaires au débat. La Commission Nationale accuse réception du dossier dès qu'elle l'estime complet".

Ce dossier renvoie à des études diverses et des documents d'information, dont la liste est communiquée en annexe, et qui peuvent être consultés dans les bureaux de la Commission Particulière à Avignon,

Adresse de la CPDP : 26 Bd Saint Roch 84000 Avignon - tél : 04 32 44 89 50

N° vert : 0800 770 412

Site Internet : www.debatpublic-transports-vral.org

La problématique des transports est complexe, mais cela ne doit pas constituer un frein à l'information et à l'expression des citoyens. A ce titre, les membres de la Commission et moi-même mettons tout en œuvre pour que le public soit en mesure d'appréhender tous les aspects et les enjeux du sujet, qu'il participe largement et efficacement au débat public, qu'il en devienne l'acteur principal et qu'il fasse entendre ses avis et propositions.

Dans ce but, le dispositif mis en place associe des moyens d'information et de participation comme des réunions publiques portant sur un thème ou un territoire, site Internet et forum, numéro vert, questions-réponses, expositions itinérantes, journal du débat, contributions et cahiers d'acteurs, etc.

Pendant quatre mois, du 27 mars au 26 juillet 2006, les citoyens de Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon seront au cœur de l'aménagement de leur territoire. Chacun est appelé à apporter ses arguments et propositions, que je souhaite les plus nombreux et variés possible : écoutés et soumis au débat, ils contribueront à dessiner le paysage des transports pour les générations futures.

Philippe Marzolf

Président de la Commission Particulière du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien



**1. L'HISTORIQUE DU DÉBAT PUBLIC
DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET
SUR L'ARC LANGUEDOCIEN**

P 6

**2. LES OBJECTIFS DU DÉBAT PUBLIC
ET LE RÔLE DU DOSSIER SUPPORT**

P 7

Introduction

Jusqu'à présent, les débats publics, tels que la loi les a prévus pour les grandes opérations d'aménagement, ont exclusivement porté sur des projets d'infrastructure : lignes ferroviaires, autoroutes, aéroports, ports, lignes électriques... Plus récemment, avec le projet de réacteur nucléaire et le projet ITER, le périmètre des débats publics a évolué et s'ouvre sur des choix engageant la société française pour le long terme comme celui sur la gestion des déchets radioactifs.

Le débat public qui commence aujourd'hui est donc novateur : c'est la première fois en France qu'est organisé à grande échelle un débat public sur la politique des transports.

Ce débat public s'engage sur un territoire, la vallée du Rhône et l'arc languedocien, où le système de transport est un élément clé de sa vitalité démographique, de son dynamisme économique et de la structuration de ses espaces. Ce territoire est confronté à un risque de saturation chronique des infrastructures routières due à l'addition de trafics de plusieurs natures, de la plus locale à l'internationale. Compte tenu de la demande de transport estimée à 20 ans, les décisions prises aujourd'hui en termes de réseaux d'infrastructures et d'offres de services ne devraient pas suffire à gérer cette évolution.

Ne répondre à cette situation prévisible 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 les effets des changements climatiques : 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. Et les délais qui s'écoulent entre la prise de décision, la mise en œuvre des mesures et leur plein effet oblige à confronter ici les préoccupations du court terme et celles du très long terme.

C'est dire les enjeux de ce débat public, exercice de démocratie de proximité qui donne l'occasion aux citoyens 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 et, au-delà, 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 ne doit être écarté du débat, qu'il s'agisse de l'amélioration de l'offre, de la gestion des trafics, du progrès technologique, ou de l'action sur la demande et les comportements... C'est pourquoi, après une description de la situation actuelle et des perspectives à 20 ans, l'État présente ici un certain nombre de mesures envisageables à moyen ou long terme, classées en six familles, qui sont autant de pistes pour la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Nous souhaitons que ce dossier, que nous avons voulu riche et diversifié, puisse être approprié par les citoyens ; nous espérons qu'il incite le plus grand nombre à s'exprimer et à participer à la réflexion collective tout au long du débat public.

Jean-Didier Blanchet
Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

Michel Badré
Ingénieur Général du Génie Rural,
des Eaux et des Forêts

1. L'historique du débat public dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

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

Devant l'augmentation des trafics pour les différents modes de transport, en particulier le risque de dégradation des conditions de la circulation routière, et face à l'augmentation induite des pollutions et des menaces sur l'environnement, le gouvernement a considéré qu'il était "indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route et les possibilités de reports modaux, ainsi que d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier du Grand Sud-Est".

Dans un premier temps, l'Etat a engagé, en préalable du débat public, une consultation des présidents des conseils régionaux des régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon, et des principaux élus concernés (députés, sénateurs, présidents de conseils généraux, présidents de grandes agglomérations...). Cette consultation, qui s'est déroulée d'octobre 2004 à mai 2005, a été menée sur la base d'un document présentant la problématique des transports sur cet axe (vallée du Rhône et arc languedocien – Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports – septembre 2004).

La tonalité de cette consultation a fait ressortir l'intérêt des acteurs locaux pour que soit organisé un débat public de problématique sur les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, c'est-à-dire un débat public qui permette une réflexion globale, incluant les aspects économiques, sociaux et environnementaux, et qui puisse aborder l'ensemble des réponses modales (voyageurs et marchandises) au problème de la congestion routière. C'est dans cet esprit que, par lettre du 6 juin 2005, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et le ministre de l'écologie et du développement durable ont décidé de saisir conjointement la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), autorité administrative indépendante.

En réponse, la CNDP a pris la décision d'organiser le présent débat public "relatif aux options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien".

LA RESPONSABILITÉ DE L'ETAT ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

L'Etat a en charge la planification et la programmation des grandes infrastructures de transport (lignes ferroviaires, autoroutes, routes nationales, nouveaux canaux). Il en assure le financement avec différents partenaires, en particulier les régions et les départements.

Hors Ile de France, l'organisation des transports, qu'ils soient urbains, départementaux ou régionaux, est entièrement confiée à la responsabilité des collectivités territoriales dans le cadre des dispositions de la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. Ainsi, les conseils régionaux ont-ils la responsabilité d'organiser les transports d'intérêt régional, notamment les transports régionaux ferroviaires (TER), les conseils généraux, l'organisation des transports d'intérêt départemental, notamment les réseaux d'autocars interurbains et les transports scolaires, et les communes ou leurs groupements l'organisation des transports urbains notamment les bus mais aussi les métros et les tramways.

Les actions des autorités responsables des transports sont mises en cohérence voire coordonnées par l'élaboration de documents de planification ou de programmation tels que les schémas de cohérence territoriale (SCOT) ou les plans de déplacements urbains (PDU). Le PDU, élaboré par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant élaboré le SCOT, est approuvé après avis des conseils municipaux, du conseil général et du conseil régional concerné. Ce document est soumis à enquête publique.

Pour ce qui concerne l'Etat, outre son rôle de conseil et d'élaboration des aspects réglementaires, il est systématiquement associé à l'élaboration des documents d'intérêt local (SCOT ou PDU), ce qui lui permet de maintenir les grandes lignes des politiques publiques d'intérêt national qu'il impulse à la connaissance des collectivités locales chargées de leur mise en œuvre.

2. Les objectifs du débat public et le rôle du dossier support

Le débat public, exercice de démocratie de proximité, donne l'occasion aux citoyens de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien de s'exprimer sur leur perception du système de transport d'aujourd'hui et de demain et, au-delà, de formaliser des attentes voire des préférences sur la manière de vivre et de se déplacer.

En effet, la politique de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ne peut pas être abordée de façon pertinente en parlant uniquement de transport, ni même en se limitant à l'axe considéré. L'organisation spatiale des territoires, le développement économique et touristique, la préservation de l'environnement... ont des incidences croisées multiples sur la demande de déplacement des personnes et de transport des marchandises. De même, la situation dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien dépend étroitement des flux de multiples natures.

Ceci étant, en élargissant outre mesure le champ du débat public, tant sur le plan des sujets à traiter que sur celui du périmètre géographique ou encore sur celui de l'échelle de temps, on risque un effet de dilution qui créerait de la confusion et empêcherait de tirer du débat des enseignements opérationnels.

Pour faciliter le débat, le présent document a pris le parti de focaliser l'information sur la situation de l'axe Lyon-Marseille-Perpignan, tout en donnant des éléments d'éclairage complémentaires sur un "territoire fonctionnel" constitué par une partie des trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon, voire sur un "territoire d'influence" plus large et non délimité a priori.

D'autre part, il est demandé aux citoyens un effort, qui consiste à se projeter à 20 ans, voire davantage. Aussi, pour qu'il soit aussi constructif que possible, le débat nécessite que les participants aient conscience de la situation du système de transports, prennent le temps de la réflexion, n'hésitent pas à s'informer davantage afin de se forger un point de vue et d'alimenter la réflexion collective. Le présent document a été conçu pour servir de socle au débat public. Pour aller plus loin, le site de la CPDP (www.debatpublic-transport-vral.org) fournit de nombreuses études et indique le moyen d'accéder à d'autres sources d'information.

Les orientations qui seront prises à l'issue du débat public, à court ou à plus long terme, relèvent d'autorités politiques, Etat et collectivités, dont les domaines de compétence thématiques et géographiques sont différents. L'objet du débat public est de les éclairer sur l'acceptabilité locale des mesures présentées, sachant qu'il leur faudra concilier différents points de vue et assurer une cohérence d'ensemble. Il leur appartiendra, chacun dans leur domaine de compétences, et en concertation aussi étroite que possible, d'orienter les études futures à lancer sur les différents projets ou mesures envisageables, compte tenu des projets de développement des territoires, de la préservation de l'environnement, du niveau de service aux usagers.



LES ENSEIGNEMENTS DES DÉBATS PUBLICS SUR LES TERRITOIRES CONCERNÉS

Le public des régions concernées a été consulté à plusieurs reprises sur des projets autoroutiers ou ferroviaires ces dernières années : les contournements de Lyon, la liaison Grenoble-Sisteron, la ligne à grande vitesse PACA. Parce qu'ils donnent la parole au citoyen très en amont des projets, les débats publics se déroulent à un stade où les projets sont avant tout définis par leurs fonctionnalités. Parce que leur vocation est de débattre sur l'opportunité des projets, les débats publics sont l'occasion de soulever des questions de politique des transports voire d'élargir sur des questions de société, de modes de vie, de consommation, etc. Par contre, parce que les études ne sont généralement pas suffisamment avancées, ils ne peuvent pas apporter de réponses à des questions précises sur les tracés, sur les impacts ou sur leur insertion dans les territoires. Ces débats passés ont été riches d'enseignements. Ils ont contribué à ajuster les projets en intégrant des préoccupations d'aménagement territorial, à mieux mesurer les sensibilités locales, à orienter les priorités lorsque les projets peuvent être découpés en phases successives. Pour le maître d'ouvrage, l'État ou Réseau Ferré de France, la pratique du débat public fait partie d'une démarche d'ouverture et de dialogue qui doit devenir permanente, tout au long de la vie des projets.

Partie I : La situation en 2006	p. 10
1. DES TERRITOIRES DYNAMIQUES	P. 12
La croissance démographique	p. 12
Les disparités du peuplement	
La métropolisation et les réseaux de villes	p. 13
Une terre de transit et d'échanges	
Le transport et la logistique	p. 14
Le tourisme	
La mobilité locale	
2. UN ENVIRONNEMENT REMARQUABLE SOUMIS À DE FORTES PRESSIONS	P. 15
Le patrimoine naturel	
Le paysage	p. 16
Les pollutions et les nuisances	
Les risques	p. 17
Quelques enjeux de territoires	p. 18
3. LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS	P. 20
Le mode fluvial et fluvio-maritime	p. 20
Le mode maritime et côtier maritime	p. 22
Le mode ferroviaire	p. 23
Le mode routier	p. 27
4. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES INFRASTRUCTURES ET DES TRAFICS	P. 33
Les impacts globaux	p. 34
Les impacts locaux	p. 35
Partie II : Les orientations des politiques nationales	p. 36
1. LA STRATÉGIE NATIONALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE	P. 38
2. LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS	P. 38
3. LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE NATIONALE DE L'ENVIRONNEMENT	P. 40
Partie III : Les perspectives à 20 ans	p. 42
1. L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT À 20 ANS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE FRANÇAIS	P. 44
Les hypothèses retenues	p. 44
La prévision de la demande de transport à 20 ans	
L'évolution des impacts environnementaux liés au transport	p. 45
2. LES HYPOTHÈSES 2020 POUR LES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DANS LE TERRITOIRE VALLÉE DU RHÔNE – ARC LANGUEDOCIEN	P. 46
Le mode fluvial et fluvio-maritime	p. 46
Le mode maritime et côtier maritime	p. 47
Le mode ferroviaire	p. 48
Le mode routier	p. 51
3. LES FACTEURS DE CHANGEMENT	P. 53
Le changement climatique et ses impacts sur le territoire	p. 53
La vulnérabilité du système de transport aux ressources pétrolières et la lutte contre l'effet de serre	p. 55

Unités utilisées :

Mt : millions de tonnes

Mdt : milliards de tonnes

M€ : millions d'euros

Md€ : milliards d'euros

Les incertitudes sur les phénomènes migratoires à l'échelle européenne	p. 57
Les aléas de la croissance économique en Europe et en France	p. 58
L'évolution des comportements liés à la mobilité	
Conclusion	p. 59

Partie IV : Les mesures présentées au débat public p. 60

1. LA RÉGULATION DE L'EXISTANT	P. 62
La gestion/exploitation des infrastructures fluviales	p. 62
La gestion/exploitation des infrastructures ferroviaires	p. 63
La gestion/exploitation des infrastructures routières	p. 64
2. LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT FERROVIAIRE, FLUVIAL ET MARITIME	P. 67
La pertinence du report modal	p. 67
Les performances environnementales des différents modes	
L'amélioration de l'offre ferroviaire pour les voyageurs longue distance	
L'amélioration de l'offre ferroviaire pour les voyageurs courte et moyenne distance	p. 68
Le développement des modes complémentaires pour le transport de marchandises longue distance	p. 70
L'amélioration des infrastructures existantes et/ou la réalisation de nouvelles infrastructures fluviales et ferroviaires	p. 75
3. LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES	P. 77
L'élargissement des autoroutes A7 et A9/Autoroute coaxiale	p. 77
L'élargissement des autoroutes A7 et A9 à 2 fois 4 voies	p. 78
La construction d'une nouvelle autoroute en Piémont des Cévennes	p. 78
L'aménagement des routes nationales parallèles à A7-A9	p. 79
4. LE PROGRÈS TECHNOLOGIQUE SOUTENU	P. 81
Les ressources énergétiques alternatives aux combustibles fossiles	p. 81
Les technologies routières	
Les technologies ferroviaires	p. 82
Les systèmes d'information	
Les innovations organisationnelles	
La sécurité	
5. LA MAÎTRISE DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE	P. 83
Les mesures relatives à l'environnement et aux consommations énergétiques	p. 83
Les mesures relatives à l'exploitation des réseaux routiers et à l'intermodalité sur les grands axes	p. 84
6. LA MODIFICATION DES COMPORTEMENTS	P. 84
L'étalement des migrations saisonnières	p. 84
Les mesures de maîtrise de la mobilité par des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme	p. 85
TABLEAU DE SYNTHÈSE DES MESURES PRÉSENTÉES AU DÉBAT PUBLIC	P. 86

Partie V : Le lancement du débat public p. 90



DES TERRITOIRES DYNAMIQUES	PAGE 12
UN ENVIRONNEMENT REMARQUABLE SOU MIS À DE FORTES PRESSIONS	PAGE 15
LES TRANSPORTS ET LES DÉPLACEMENTS	PAGE 20
LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES INFRASTRUCTURES ET DES TRAFICS	PAGE 33

	agglomérations
	autoroutes
	routes de liaison
	voies fluviales