

Vallée du Rhône et Arc Languedocien

Débat Public

RÉUNION THEMATIQUE DU MARDI 11 AVRIL 2006 - VALENCE

« OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT »

LES SIX FAMILLES DE MESURES

SIX FAMILLES DE MESURES

**Des impacts variables sur la mobilité
et sur l'environnement**

**Des délais de mise en œuvre différents
(2006 → 2050)**

**Des décisions portées par différents acteurs
(Etat, collectivités, entreprises, citoyens...)**

1. La régulation de l'existant (1/3)

Des mesures de gestion et d'exploitation du système de transport

- Gestion/exploitation des infrastructures fluviales, ferroviaires
- Gestion / exploitation des infrastructures routières
 - ⇒ régulation des vitesses
 - ⇒ régulation des accès autoroutes
 - ⇒ modulation des péages
 - ⇒ information aux usagers
 - ⇒ incitation au covoiturage

1. La régulation de l'existant (2/3)

Les caractéristiques des mesures

- Un impact positif sur la mobilité
 - ⇒ Limitation de la congestion routière
 - ⇒ Absorption d'un trafic légèrement plus important
- Un impact positif sur l'environnement
- Une mise en œuvre avant 2010
- Des investissements faibles

1. La régulation de l'existant (3/3)

Les conséquences des mesures en matière d'aménagement du territoire

- Des infrastructures inchangées
- Des mesures qui ne perturbent pas la réflexion des acteurs locaux
- Pas d'impact sur le désenclavement des territoires à l'est et à l'ouest de la vallée du Rhône

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime (1/4)

Les mesures concernées

- L'intensification de l'offre TGV
- L'intensification de l'offre TER
- Le développement des modes complémentaires pour le transport de marchandises longue distance
 - ⇒ Le développement du fret ferroviaire
 - ⇒ L'augmentation de la longueur des trains de fret
 - ⇒ Le développement du combiné rail-route
 - ⇒ Les autoroutes ferroviaires
 - ⇒ Les navettes fluviales conteneurs
 - ⇒ Le développement des autoroutes de la mer

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime (2/4)

Les mesures concernées (suite)

- ➔ L'amélioration des infrastructures existantes et/ou la réalisation de nouvelles infrastructures fluviales ou ferroviaires
 - ⇒ Le canal Saône-Moselle
 - ⇒ Les franchissements pyrénéens
 - ⇒ Les franchissements alpins
 - ⇒ Les aménagements sur la ligne Montpellier-Perpignan

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime (3/4)

Les caractéristiques des mesures

- Un impact positif à très positif sur la mobilité
- Un impact favorable sur l'environnement
- Une mise en œuvre variable entre 2006 et 2025
- Des investissements modérés à élevés pour les services, jusqu'à très élevés pour les infrastructures

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime (4/4)

Les conséquences des mesures en matière d'aménagement du territoire

- Un développement possibles de zones d'activité (**plates formes, ports fluviaux et maritimes, etc.**)
- Une réorientation possible des activités logistiques vers les modes non-routiers
- Pas d'impact sur le désenclavement des territoires à l'est et l'ouest de la vallée du Rhône

3. Le développement des infrastructures routières (1/3)

Les mesures concernées

- L'élargissement des autoroutes A7 et A9 à 2 x (3+2) voies
- L'élargissement des autoroutes A7 et A9 à 2 x 4 voies
- Une nouvelle autoroute en piémont cévenol
- L'aménagement des routes nationales parallèles

3. Le développement des infrastructures routières (2/3)

Les caractéristiques des mesures

- Un impact positif à très positif sur la mobilité
- Une dégradation de l'environnement
- Une mise en œuvre variable entre 2015 et 2025
- Des investissements élevés à très élevés, avec des possibilités de concessions dans certains cas

3. Le développement des infrastructures routières (3/3)

Les conséquences des mesures en matière d'aménagement du territoire

- La famille la plus à même de répondre aux enjeux fins d'aménagement
- Un impact sur le désenclavement variable en fonction des infrastructures (Nord-Sud ou Est-Ouest)

4. Le progrès technologique soutenu (1/4)

- Des innovations pour améliorer l'efficacité du système de transport
- Des décisions ou incitations au niveau national ou européen

4. Le progrès technologique soutenu (2/4)

Les mesures concernées

- Les ressources énergétiques alternatives
 - ⇒ biocarburants
 - ⇒ biomasse
 - ⇒ hydrogène
- Les véhicules propres
- La technologie ferroviaire
- L'information et l'organisation

4. Le progrès technologique soutenu (3/4)

Les caractéristiques des mesures

- Un impact neutre à légèrement positif sur la mobilité
- Une amélioration nette de la situation environnementale
- Une mise en œuvre très étalée dans le temps, de 2006 à 2050
- Des niveaux d'investissements variables

4. Le progrès technologique soutenu (4/4)

Les conséquences des mesures en matière d'aménagement du territoire

- Une famille neutre en matière d'aménagement et de développement

5. La maîtrise de la mobilité routière (1/3)

Des mesures réglementaires, tarifaires, incitatives

- Taxe carbone
- Quotas d'émissions de CO2
- Réduction des vitesses
- Péage poids lourds sur les RN
- Certificats verts

5. La maîtrise de la mobilité routière (2/3)

Les caractéristiques des mesures

- Une diminution de la mobilité
- Des effets sur les échanges économiques
- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre
- Quelques investissements

5. La maîtrise de la mobilité routière (3/3)

Les conséquences des mesures en matière d'aménagement du territoire

- ➔ Un effet possible sur la mobilité des marchandises et l'activité transports-logistique
- ➔ Une nécessaire adaptation du secteur
 - ⇒ diversification vers d'autres modes
 - ⇒ productivité

6. La modification des comportements (1/4)

Les mesures concernées

- La priorité aux transports collectifs en ville
- L'étalement des migrations touristiques
- La réservation d'accès aux autoroutes
- L'autopartage

6. La modification des comportements (2/4)

Les mesures concernées (suite)

- L'aménagement du territoire
- L'urbanisme
- L'essor du télétravail
- Le changement des systèmes de production/consommation

6. La modification des comportements (3/4)

Les caractéristiques des mesures

- Un impact globalement favorable sur la mobilité
- Un effet positif sur l'environnement
- Une mise en œuvre sur le long terme (entre 2006 et 2050)
- Pas de logique d'investissement

6. La modification des comportements (4/4)

Les conséquences des mesures en matière d'aménagement du territoire

- ➔ Le lien entre déplacements et urbanisme est un élément fort de cette famille de mesures
 - ⇒ développement privilégié de l'urbanisation le long des axes de transports en commun et près des gares
 - ⇒ densification urbaine