

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 23



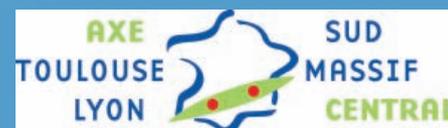
JUILLET 2006

SYNDICAT MIXTE D'ETUDES ET
DE PROMOTION DE L'AXE TOULOUSE-LYON

Une politique de transport au service d'un développement durable et équilibré du territoire

Le SMEAPTL, Syndicat Mixte d'Études et de Promotion de l'Axe Toulouse – Lyon, créé en 1991, regroupe les Régions Rhône-Alpes, Auvergne, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, les départements du Rhône, de la Loire, de la Haute-Loire, de l'Ardèche, de la Lozère, de l'Aveyron, du Tarn et de la Haute-Garonne ainsi que toutes les villes préfectures qui jalonnent la RN88, de Lyon à Toulouse.

Ce Syndicat se mobilise pour obtenir la modernisation de cet itinéraire, classé Grande Liaison d'Aménagement du territoire.



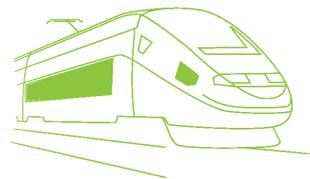
CONTACT

Syndicat Mixte d'Études et de Promotion de l'Axe Toulouse-Lyon
Grand Rodez
1, place Adrien Rozier
BP 531
12005 RODEZ

Tél. : 05 65 73 83 02
fax 05 65 73 83 87
www.axe-toulouse-lyon.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :

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



Très longtemps, l'État a contesté l'intérêt d'un aménagement de la RN88, route dangereuse et mal aménagée, notamment dans sa partie centrale (entre Rodez et Le Puy) au motif qu'elle ne supportait qu'un faible trafic.

Ce faisant, le Sud Massif Central - d'Albi au Puy-en-Velay en passant par Rodez et Mende - est resté à l'écart du développement économique. Pour attirer et maintenir les entreprises, il lui faut s'insérer dans des relations aisées avec le réseau des pôles économiques nationaux et européens.

La seule A75 y est insuffisante, il est besoin d'une organisation du territoire articulant des axes nord-sud et des axes transversaux. Un tel maillage correspond à l'organisation territoriale nécessaire pour concrétiser le

potentiel de développement, actuellement bridé, du Sud Massif Central.

C'est cette conviction qui anime les élus et les responsables économiques des territoires desservis par la RN88. Mais ils sont conscients que l'avenir ne tient pas uniquement dans l'aménagement d'une infrastructure, aussi nécessaire soit-elle. Il réside dans l'équilibre entre une accessibilité routière accrue et la préservation des facteurs d'attractivité spécifiques à ce territoire : les paysages, la qualité environnementale...

Pour cette raison, le Syndicat s'est engagé depuis 4 ans dans un partenariat avec l'État, maître d'ouvrage de la route, pour faire de l'aménagement de la RN88 une action démonstrative de l'application des principes du développement durable à une infrastructure routière. Le projet est de conduire l'aménagement routier de façon à concilier la réponse aux besoins de mobilité, les attentes multiples des usagers et celles des riverains et l'accompagnement des projets de développement des territoires.

INNOVER DANS LA CONCEPTION DES ROUTES

Cette démarche innovante et expérimentale s'écarte de la pratique habituelle qui installe sur le terrain un "objet routier" dont les caractéristiques répondent à des normes précises et préétablies. Sa finalité est l'amélioration du service rendu ; le projet dispose ainsi, par rapport aux normes, de degrés de liberté sur les caractéristiques physiques et les conditions d'exploitation de la route. Ceci permet de s'adapter finement au terrain, d'envisager des réalisations progressives, d'aménager à moindre coût la route

existante pour la transformer en 2 x 2 voies.

Cette souplesse ouverte par le caractère expérimental du projet est mise au service d'un objectif de développement durable, exprimé par une "Charte pour le développement durable des territoires concernés par l'aménagement de la RN88" qui vient d'être approuvée par l'instance partenariale associant l'État (Équipement, Écologie, DIACT) et les forces vives locales (élus, responsables économiques, associations). La Charte organise les

préoccupations d'amélioration du service rendu par la route, de gestion de la qualité environnementale et d'articulation de l'aménagement de la route avec les projets de développement des territoires desservis.

C'est naturellement avec cette perspective - considérer les infrastructures de transport par le regard du développement durable - que le Syndicat apporte ici sa contribution au débat, en répondant aux trois questions posées par la CPDP.

Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Personne ne peut douter du risque grave de saturation d'axes routiers sur lesquels se superposent de multiples trafics. Néanmoins, on peut remarquer d'abord que les hypothèses sur lesquelles sont fondées les estimations de trafic 2020 ne permettent pas de mesurer avec certitude l'ampleur du problème : par exemple, le coût de l'énergie

sera certainement très supérieur à celui qui a été pris en compte ; les réalisations d'infrastructures supposées en 2020 paraissent incompatibles avec les disponibilités financières probables de l'État et des collectivités locales (et le recours aux partenariats publics privés ne pourra résoudre la faiblesse de ces ressources, sauf à

endetter lourdement les générations futures). Par ailleurs, les prévisions de trafic se situent globalement dans l'optique d'une prolongation des tendances passées et n'intègrent pas des éléments de rupture susceptibles de changer réellement la situation pour peu que les politiques publiques les soutiennent et les amplifient.



Il existe des leviers que les prévisions de trafic ne prennent pas en compte tels que par exemple : l'intensité des efforts menés par les collectivités locales au niveau des bassins de vie pour maîtriser l'étalement urbain et développer des transports collectifs performants, ou la sensibilisation, chaque jour plus forte, de la population aux enjeux environnementaux qui peut contribuer à une évolution des comportements.

Les difficultés prévisibles dans la vallée du Rhône et l'arc Languedocien résultent de la convergence de deux phénomènes : l'accroissement quantitatif de la demande de mobilité et la concentration des pratiques de déplacement là où les offres de transport sont les

plus performantes. Sans aborder la question de la régulation de la mobilité (qui implique les politiques à long terme d'aménagement du territoire et d'urbanisme), nous pensons que toute politique fondée sur un renforcement supplémentaire des infrastructures dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ne fera qu'accroître encore la concentration du trafic sur ces axes, ce qui, à terme, ne pourra qu'amplifier le phénomène de saturation qu'on cherche à réguler.

Le système de transport à construire n'est donc pas celui qui crée des infrastructures de transport nouvelles aux points de concentration de la demande, mais celui qui permet de diffuser et de répartir les trafics. Sur le

plan routier, la vision qu'on peut avoir de l'organisation souhaitable est celle d'un système maillé sur lequel le niveau de service est homogène, ouvrant des itinéraires alternatifs équivalents. Il faut viser d'abord une utilisation optimale des offres existantes : A7, A75 et même A20 sur l'axe Nord-Sud, ainsi que des barreaux transversaux permettant une diffusion latérale du trafic entre ces axes.

Dans un tel dispositif, les infrastructures ne sont pas seulement une réponse à une demande encore plus concentrée de consommation de mobilité ; elles deviennent des outils d'aménagement du territoire et contribuent à diffuser le développement économique tout en évitant les excès localisés de nuisances.

Les orientations souhaitées pour la politique de l'État

Le phénomène de concentration des flux et des infrastructures dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien nécessite de la part de l'État une politique énergique de rupture par rapport au mécanisme habituel : infrastructures → capture des flux → saturation → infrastructures supplémentaires etc.

L'objectif ne doit pas être de renforcer des infrastructures saturées, mais d'y cantonner le niveau de trafic à ce qui est supportable. En tout état de cause, la création de nouvelles infrastructures routières sur la vallée du Rhône et l'axe languedocien est une solution à proscrire, tant en terme d'aménagement du territoire que de gestion environnementale.

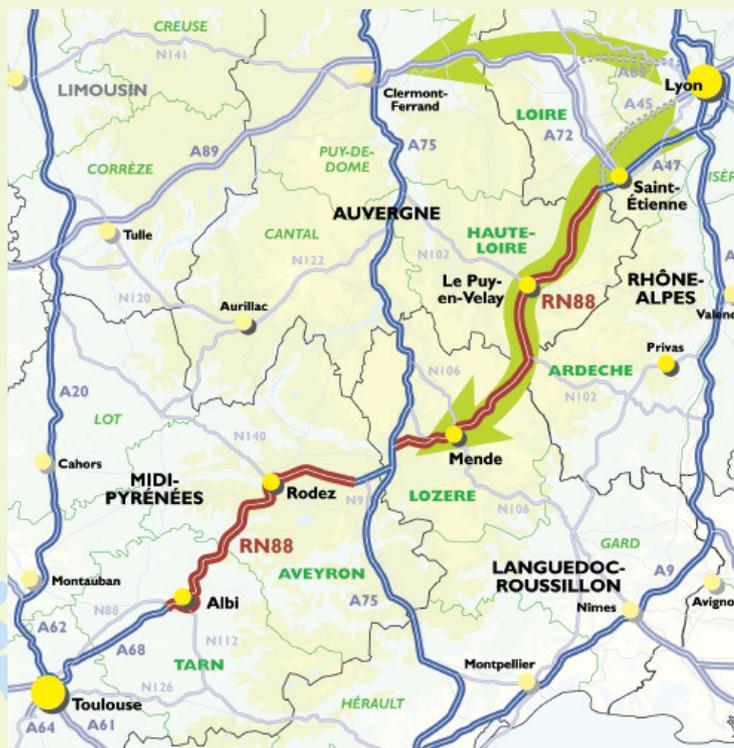
La politique de l'État doit viser les reports du trafic routier sur d'autres modes de transport notamment sur le fer et les voies d'eau. Ceci suppose de combiner étroitement plusieurs modalités d'action : une mise à niveau des offres de transport alternatives à la route mais aussi une transformation des habitudes de déplacement, ce qui

implique une éducation des usagers, mais surtout l'instauration de contraintes fortes. À ce titre, il faut rappeler que les coûts d'usage des infrastructures routières sont des coûts

marginaux qui intègrent très peu le coût des externalités, beaucoup moins en tout cas que le coût d'usage des transports ferrés.

Pour ce qui concerne les déplacements qui

continueront à utiliser le mode routier, la politique de l'État doit viser une répartition des trafics sur un réseau maillé dont les différents tronçons sont également attractifs et offrent des niveaux de service équivalents. Il y a donc lieu, d'une part, de structurer le réseau routier pour le rendre au moindre coût conforme à ce modèle, d'autre part, de mettre en place des modalités de gestion différentielles (tarification, réglementation des accès ou des droits de circulation, signalétique, communication...) qui incitent l'utilisateur à utiliser l'ensemble des offres d'infrastructures.





Dans cette optique, l'aménagement de la RN88 que nous poursuivons peut offrir à des voyageurs qui utilisent la vallée du Rhône une alternative plus agréable, en même temps qu'il permettra aux entreprises et habitants des territoires desservis d'accéder à une mobilité facilitée et plus sûre. Pour autant, le tronçon entre Saint-Etienne et la A75 ne peut pas être, à lui seul, la solu-

tion alternative à la Vallée du Rhône, la configuration de la route et le projet défini par la Charte de développement durable ne la destinant pas, tout comme l'A51, à devenir un itinéraire à fort trafic.

En revanche la RN88 peut contribuer, avec d'autres itinéraires Est-Ouest comme l'A89, à diffuser le trafic pour l'orienter sur l'A75,

autoroute qui dispose encore d'importantes réserves de capacités.

Dans cette perspective, l'idée est de mieux exploiter ce qui existe et de faire des aménagements routiers là où l'offre est résolument mauvaise et où les alternatives sont inexistantes.

C'est le cas du Sud du Massif Central.



Réactions aux mesures présentées par l'État

Les mesures proposées dans le dossier du débat public appellent les remarques suivantes du Syndicat :

> **la politique des transports dans le Grand Sud ne peut pas être traitée seulement par le choix entre des options de construction d'infrastructures.**

La responsabilité de l'État est de définir et de mettre en œuvre une politique globale des transports combinant des mesures à long terme (urbanisme, aménagement du territoire), des mesures à moyen terme (adaptation d'infrastructures) et des mesures concernant la gestion et l'exploitation des infrastructures ;

> **les hypothèses d'augmentation de capacité routière dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (A7, A9, autoroute de piémont, renforcement de la RN parallèle à A7, A9) sont à exclure.**

Elles seraient en contradiction, de tous les points de vue, avec un développement durable ;

> **doivent être considérés comme priorités tous les investissements envisageables pour transférer le trafic, notamment de marchandises, sur d'autres modes et, sur le plan routier, l'achèvement rapide du maillage des axes nord - sud par des axes transversaux.**

Elles ont l'avantage d'être peu onéreuses et, même si l'efficacité marginale de chacune est peu importante, elles contribuent néanmoins à résoudre les difficultés, notamment pour les périodes, finalement limitées dans le temps, de saturation des infrastructures.

Enfin, il paraîtrait normal que l'État, qui a engagé sur la RN88 en partenariat avec le Syndicat une opération expérimentale visant à appliquer les principes du développement durable à une infrastructure routière, valorise cette expérience en cours en transposant les principes à l'étude des infrastructures mises en cause par la politique de transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

