

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 01



MAI 2006

L'ATELIER CITOYEN sur le futur des transports dans la vallée du Rhône et vers l'Espagne

Changements urgents

Entre pollution, réchauffement de la planète et croissance économique, notre société doit définir un nouveau modèle. En partant des problématiques liées aux transports sur l'axe rhodanien et l'arc languedocien, nous tentons quelques propositions adaptées aux problèmes en cours et à venir.

Les scientifiques s'accordent à dire que la température de notre planète s'élèvera au minimum de 2°C d'ici 2100 dans le cas de figure le moins catastrophique, aussi des changements individuels et collectifs sont-ils préconisés.

2006 : DÉJÀ DES SIGNAUX D'ALARME

> Pour l'environnement et la santé

Plusieurs formes de pollution ont été répertoriées :

- Les émissions de CO₂ ont des conséquences graves sur l'effet de serre (Protocole de Kyoto) ;
- Les particules de fumée noire émises par le diesel ont une forte incidence sur la santé (cause directe de maladies, voire de mortalité) ;

- Les nuisances sonores représentent un facteur de gêne, avec des impacts importants sur la qualité de vie et la santé (trouble du sommeil, dépression, consommation médicamenteuse...).

La recherche sur les énergies alternatives est peu connue. De fait, les résultats qui en découlent sont peu soutenus par le grand public.

"Nous sommes 16 personnes âgées de 24 à 73 ans, issues des différents territoires des trois régions, de diverses cultures et professions. Nous sommes l'atelier citoyen constitué sur le thème des transports dans la vallée du Rhône et vers l'Espagne.

Nous avons mené une réflexion indépendante qui nous a permis de rédiger cet avis.

Pendant trois week-ends, nous avons recueilli des informations auprès d'une quinzaine d'intervenants : experts, universitaires, fonctionnaires, etc.

Le quatrième week-end, nous avons auditionné publiquement une vingtaine de personnes venues d'horizons différents : ministères, associations, agence d'urbanisme, élus, experts, etc.

Bien que néophytes, malgré la densité des informations recueillies — souvent riches et complexes, parfois contradictoires voire confuses, les questions soulevées sont souvent restées sans réponse précise — nous sommes cependant arrivés à une certaine vision du transport dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien."

Alain BOSCH, Mathieu CECCARELLI,
Ouria DJELLOULI, Alix FABRE,
François-Régis FROLON,
Jean GAFFIE, Brigitte LILLO,
Marcienne MARTIN, Amar NAIMI,
Sabrina NDOYE, Nadine NOYER,
Lionel RIAZA, Amélie SAOU,
Redouane SETITO, Anne SIFFLET
et Joëlle VIANDIER

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



> Pour la qualité de vie et des déplacements

On constate une augmentation constante du trafic, sans parler de saturation à ce stade. Les enquêtes évoquent une notion de gêne à certaines périodes clés de mobilité saisonnière. Le flux des camions en transit augmente régulièrement sur cet axe nord-sud ; une tendance qui oblige à des prises de décisions

dès aujourd'hui pour éviter un engorgement de ces régions à moyen terme.

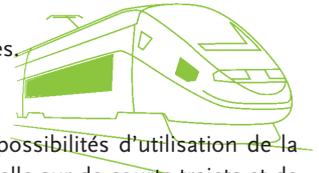
Aux abords des agglomérations, le problème est quotidien du fait de l'utilisation des autoroutes par les usagers sur leur trajet domicile-travail et des poids lourds, roulant parfois à vide, sur des trajets courts.

Les infrastructures urbaines existantes ne permettent pas un désengorgement efficace

des centres-villes.

Au contraire, leur accès est

facilité par les possibilités d'utilisation de la voiture individuelle sur de courts trajets et de stationnement en proximité des écoles, commerces, services divers. Dans les territoires ruraux, la dépendance à la voiture individuelle freine la mobilité des personnes.



LES TRANSPORTS, DES ENJEUX ENCORE TROP CONFIDENTIELS

L'état des lieux porte sur un diagnostic du transport en 2006, ainsi que sur les perceptions de ces problématiques par l'État et nos concitoyens.

> Le transport de marchandises

Les transports fluviaux et ferroviaires sont délaissés au profit de la route, ce qui entraîne les problèmes actuels d'engorgement, de pollution...

une augmentation significative du nombre de passagers.

Lorsque des offres de transport sont attractives en temps, prix, confort, les usagers se révèlent ouverts au changement de mode de transport.

pouvoir décisionnel et le financement des infrastructures.

La situation n'incite pas à une prise en compte de l'urgence des problèmes (quelles sont les volontés à l'œuvre ?).

L'information des citoyens sur les enjeux reste confidentielle.

> Le transport de personnes

La voiture reste le moyen de transport le plus flexible et le plus utilisé.

La politique ferroviaire récente (LGV) montre

> Les pouvoirs publics et le citoyen

Le désengagement de l'État, avec la décentralisation, a pour incidence de rendre diffus le

Propositions pour 2026 ...et si on commençait maintenant ?

La planète chauffe, les climatologues prévoient une élévation de la température de 2° C à 6° C d'ici 100 ans, liée à ce réchauffement.

Les pratiques de consommation et de vie sociale produisent une mobilité croissante.

La raréfaction des ressources corrélée à l'augmentation du prix du pétrole engage l'avenir économique.

Il s'avère urgent de développer la recherche et l'application en matière d'énergies nouvelles, et de parvenir à un changement des mentalités.

La population augmente.

ANTICIPER LES PROBLÈMES ET LEURS SOLUTIONS RELÈVE DE LA RESPONSABILITÉ DE TOUS

AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES

> La route

- Conserver les infrastructures existantes dans la vallée du Rhône ; achever les voies autoroutières en cours de développement (A75, notamment avec signalisation dès Paris pour aller vers l'Espagne, et l'A51 dès Lyon vers Marseille et l'Italie) ;
- Passer à trois voies sur toutes les portions à

2 voies génératrices de congestion (un participant de l'Atelier souhaite que cette réalisation entre Valence et Orange ne soit pas étendue, un autre participant insiste pour que cela se généralise de Narbonne à Perpignan) ;

- Procéder au contournement de Nîmes et Montpellier, concernant l'arc languedocien ;

- Dédier une voie aux camions sur les autoroutes : dépassement impossible - moteurs bridés ;

- Réguler les engorgements par de la limitation de vitesse ;

- Écarter le projet d'élargissement de l'A7 à 2 x 5 voies ou la construction d'une autoroute coaxiale dans la vallée du Rhône.



©Ministère de l'Équipement/SIC/2003 B. Suard

> Le ferroviaire

- Préserver et adapter les sillons de la rive droite du Rhône pour le fret ;
- Prolonger la LGV de Nîmes à Perpignan pour le transport de voyageurs.

> Le fluvial

- Améliorer l'aménagement du Rhône de Marseille à Lyon ;
- Améliorer et construire une infrastructure de Lyon vers l'Allemagne : reprise de la jonction Rhin-Rhône.

> Le maritime

- Développer les lignes *short-sea* afin de désengorger les routes, notamment les transits par la France.

> L'aérien

- Utiliser des transports propres pour certaines marchandises : par exemple, le ballon dirigeable.

INTERMODALITÉ ET INTERCONNEXION

> Mobilité des personnes en milieu urbain/périurbain

- Créer des parkings de voitures avec connexion multimodale (tramway/méτρο/bus) afin de limiter l'accès des voitures au centre des villes ;
- Mettre en place des réseaux multi-transport - multimodes dans les zones de vie et d'activité (urbain / périurbain) ;
- Développer des systèmes de location de véhicules non polluants (initiatives significatives : système locatif de type Vélo'v à Lyon - autopartage à Marseille) ;

- Favoriser les véhicules électriques pour les petites livraisons ;
- Inciter les personnes à utiliser les transports en commun ;
- Développer les transports en commun alimentés en énergie propre ;
- Étendre le concept de ramassage scolaire aux entreprises et administrations.

> Transports de marchandises

- Développer le ferroviaire par la multiplication des passages de train sur l'axe de la rive droite du Rhône ; longueur des trains ; sillons dédiés ;

- Favoriser les infrastructures de transfert modal ;
- Favoriser l'utilisation du Rhône de Marseille à Lyon, voire Mâcon, dont la capacité peut accepter un trafic de quatre à sept fois le trafic actuel ;
- Inciter les transporteurs et chargeurs à l'abandon du "tout routier" par l'implantation de plates-formes de chargement et de report modal.

RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES

> Les constats

- Nombre de scientifiques s'accordent sur le fait que les ressources fossiles non renouvelables vont en s'appauvrissant ;
- D'après les calculs du géologue Hubbert, le pic d'exploitation des réserves mondiales de pétrole se situerait aux alentours de 2015 ;
- Par ailleurs, les émissions de gaz polluants doivent être réduites de manière drastique, tant pour leurs conséquences sur le climat, l'effet de serre et la protection de l'écosystème, que sur le plan de la santé. Pour résoudre la raréfaction des énergies fossiles et les problèmes de santé publique

nous avons tenté d'identifier les recherches sur les énergies de remplacement et leur mise en place :

- **L'électricité** : énergie propre / pas d'émission de dioxyde de carbone, mais pas de ressources suffisantes pour couvrir les besoins ;
- **Le gaz et le charbon liquide** : réserves limitées et continuité des émissions de CO₂ et autres polluants ;
- **Les biocarburants** : difficultés à produire en grande quantité liées aux surfaces agricoles, à la consommation de l'eau et de l'énergie nécessaires pour la production.

> Les solutions

- Les solutions pour les transports devront impérativement associer plusieurs technologies : voitures électriques + voitures hybrides + voitures fonctionnant au biocarburant ou au gaz naturel. Les recherches et développements technologiques à faire aboutir portent sur :
- La réduction de la consommation par le développement et l'amélioration technique des moteurs thermiques ;
 - La capacité des piles pour les moteurs électriques.
- Au-delà du prévisible, quelles sont les ruptures technologiques possibles ?

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Nous préconisons un réaménagement du territoire urbain et périurbain avec la réintégration de quartiers de vie — commerces, services, échanges et loisirs.

> Urbain : des logiques de proximité

Conditionner la construction de logements en périphérie à l'implantation de lignes de transports.

> Rural : les déplacements facilités sans privilégier le transport individuel

Soutenir le développement des transports collectifs adaptés : taxis à la demande, véhicules partagés, etc.

> Une organisation logistique repensée

Utiliser le tramway ou d'autres véhicules électriques pour des livraisons nocturnes de marchandises.



> Une harmonisation des volontés et des politiques

Favoriser la cohésion des dispositifs, des volontés politiques pour aboutir à des actions efficaces et harmonisées aux différentes échelles décisionnelles (notamment entre les ministères).

> Pour le système autoroutier

- Mettre en place une tarification par zone favorisant les choix bénéfiques pour la collectivité (report vers d'autres autoroutes) ;
- Taxer de manière significative les poids lourds et les poids lourds en transit ;

- Créer des taxes pollueurs/payeurs en tenant compte des contraintes sociales des conducteurs ;
- Consacrer l'ensemble de ces fonds pour des actions de protection de l'environnement.



CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS

> Passer de l'individualisme au raisonnement collectif

Changer nos habitudes de consommation en baissant nos niveaux d'exigence (ex : 24 h

chrono - flux tendus dans les entreprises) et adapter nos temps sociaux pour de nouveaux comportements de déplacements.

Au bout du compte et au fil de l'eau, rien ne se perd, tout se transforme.

Éducation, incitation, concertation pour changer nos comportements : après le tout État et le tout individu, passons au "tous ensemble" !

Il est possible de faire évoluer les comportements. Il y a déjà un très bon résultat pour les limitations de vitesse. Est-ce lié à la hausse du prix du carburant ou à l'augmentation des radars au bord de nos routes ?

Il en découle la question suivante : dans quelle mesure la réglementation doit-elle intervenir ? Trois orientations nous semblent plus acceptables : l'éducation, l'incitation et la concertation. Voici nos propositions

> Pour l'éducation

Commencer à éduquer les enfants en intégrant dans les programmes scolaires, notamment d'éducation civique, une sensibilisation à l'environnement et aux transports. En effet, on peut favoriser le changement de mentalité dès le plus jeune âge.

Éduquer, c'est transformer : c'est pourquoi des formations pourraient aider les citoyens à modifier leur comportement en termes d'habitat, de déplacement, de consommation.

Éduquer les enfants c'est bien, commencer par les parents c'est mieux :

- Mettre en place, pour les personnes actives, des formations en collaboration avec les entreprises et les administrations ;

- Développer des campagnes d'information sur les enjeux, les initiatives et les innovations.

> Pour l'incitation

- Permettre la mise en place d'un enregistreur électronique volontairement choisi par l'utilisateur, pour connaître sa "bonne conduite" en termes de consommation et de sécurité, donnant droit à des réductions notables des primes d'assurance ;
- Établir des cartes de fidélité pour les transports en commun comme cela se fait en grande surface, par exemple, au bout de trois carnets achetés, 2 trajets gratuits ;
- Construire des parkings gratuits et sécurisés avec des navettes gratuites financées par les péages urbains ;

- Développer le système des cartes multi-transports, comprenant des réductions pour la location de véhicules propres ;
- Réhabiliter, revaloriser les immeubles du centre ville avec des loyers acceptables pour éviter les fuites vers les périphéries.

> Pour la concertation

- Permettre aux personnes privées de s'exprimer, notamment les entreprises et les associations, en les intégrant dans les commissions de décision ;
- Permettre au plus grand nombre de donner son avis sur la question des transports et de l'environnement, et de faire des propositions, par exemple avec la mise en place de blogs (Internet) aux réunions municipales.

Confiance, imagination, responsabilité, créativité ...

En qualité de citoyens ayant travaillé ensemble sur un sujet dont nous n'avons pas à l'origine pressenti tous les tenants et les aboutissants, nous avons aujourd'hui plus que confiance en l'imagination, le sens de la responsabilité et la créativité de tout un chacun. "En France, nous n'avons pas de pétrole mais...des idées", cette formule est plus que jamais d'actualité.