<u>Il y a 20 ans la première « étude intermodale d'axe lourd »</u> du Conseil des Ponts concernait déjà la vallée du Rhône.

L'étude comparait <u>pour deux hypothèses de trafic (haute et basse)</u>
<u>12 scénarios évalués selon les mêmes méthodes et sur les mêmes bases de trafic</u> :

-élargissement de l'A7 à 2x3 voies de Lyon à Valence
-nouvelle autoroute dans la vallée du Rhône avec ou sans aménagement des axes parallèles du Massif Central et des Alpes [*cf A75 et A51 !***]**

-TGV Sud-Est prolongé jusqu'à Valence ou Marseille [*TGV Méditerranée***]**
-desserte ferroviaire cadencée (légère ou lourde)des villes moyennes sur ligne classique
-navettes aériennes Air Inter sur le sud-est *[cf la Navette d'Air France !]*

-route roulante ferroviaire de Paris à Nîmes au gabarit plus ou moins large (B ou C1)
-aménagement de plates-formes fluviales sur le Rhône avec ou sans réouverture du canal souterrain du Rove.

Conclusion de l'Avis du Conseil des Ponts du 23 avril 1986 après l'étude :

-« intérêt de l'étude tant sur le plan méthodologique que sur la pertinence de ses propositions (conclusions assez peu sensibles à des variations raisonnables des hypothèses)

-recommandation d'entreprendre une réservation foncière à double usage TGV et autoroute

-intérêt du TGV au sud de Lyon (assez peu sensible aux hypothèses faites) qui se compare à ceux des TGV Atlantique et Nord et peut donc s'inscrire dans la politique actuelle de liaisons à grande vitesse » .

La solution à la congestion routière choisie en 1986 était donc ferroviaire : elle a aboutie au TGVMéditerranée ;une solution routière n'est pas inéluctable en 2006 .

Il faut réduire les nuisances socio-environnementales des transports

Or,
si le Livre Blanc de la Commission Européenne de 2001 évalue l'activité Transports à 10% du PIB européen,

les études les plus complètes (*) sur les nuisances évaluent aussi celles-ci à 10% de ce PIB (étude Infras-IWW 2004 utilisée par l'Agence Européenne de l'Environnement AEE, la Commission Européenne ou la Banque Européenne d'Investissement BEI notamment)

***accidents, pollution atmosphérique locale, effet de serre, bruit comme selon les rapports Boiteux en France**
+ congestion +effets de coupure+impacts nature et paysage+effets amont/aval

Il y aura des ruptures dans la politique Transports-Environnement

Les scénarios sans ruptures de « Démarche prospective transports 2050 » sont *illusoirement optimistes et en fait peu réalistes.*

« Nos scénarios sont fondés sur une réponse, de nature principalement technologique, à une diminution progressive des ressources pétrolières. L'augmentation du coût d'usage de la voiture particulière reste, dans les scénarios analysés, inférieure à l'augmentation du revenu disponible des ménages ». (page 35 les ruptures sur l'énergie et l'effet de serre) Qui peut croire cela ? Et tous les experts pensent que le progrès technique ne suffira pas .
Il faudra une politique complexe dans tous les domaines pour obtenir une mobilité soutenable: le progrès technique ne suffira pas et il ne faut ni renoncer ni démobiliser sur la nécessité du report modal.

Pour répondre aux besoins , il faut a minima profiter :
-<u>des capacités des modes non polluants dans la vallée du Rhône</u> (rail et voie d'eau)
-des capacités routières des axes parallèles (A75 et A51)
-de régulations plus fortes, notamment sur l'axe A7+A9
-<u>de tarifications renforcées pour le trafic automobile, surtout dans les zones les plus denses (à l'instar de la tarification ferroviaire)</u>
-de l'avancement des études et des consensus :<u>le TGV Montpellier – Perpignan</u> , déclaré Projet d'Intérêt Général dès 2001, <u>doit être réalisé</u> , ce qui par ailleurs permettra de lever les incertitudes surle foncier.

Il faut aussi éviter des discontinuités :
-toujours la <u>LGV Montpellier-Perpignan entre Perpignan-Barcelona et Paris-Nîmes-Montpellier</u>
-<u>gabarit de certains tunnels et contournement de Lyon pour le fret</u>

La redevance Poids Lourds existe déjà en France : loi de décembre 2005 pour 5 ans en Alsace selon le principe d'expérimentation de la Constitution (mise en œuvre possible au 1er janvier 2007)

Etendons-la intelligemment à toute la France comme ce fut fait en Suisse et en Allemagne au bénéfice des routiers nationaux:

+Redevance PL –taxes nationales =0 pour les routiers français

+Redevance PL plein pot pour les routiers étrangers

<u>A quand une politique générale des transports concertée en public en France ?</u>

Après les débats d'experts (Commissariat du plan , Débat Carrère de 1992 « Transport 2002 »…),
après le débat parlementaire du printemps 2003,
après le débat VRAL limité dans l'espace ,

<u>à quand un grand débat public organisé dans toute la France par la Commission Nationale du Débat Public CNDP avec tous les moyens médiatiques voulus ?</u>

<u>De nombreux pays ont vécu de tels débats et ont inscrit la politique des transports jusque dans leur Constitution: bel exemple suisse !</u>