



OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

15 janvier 2006

RECU le

17 JAN. 2006

Observations de l'OITC sur la préparation du Débat Public sur la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien

1. LES ATTENTES ET OBJECTIFS DU DEBAT.

- Permettre la satisfaction des besoins économiques et sociaux dans un contexte de dynamique démographique de l'espace Vallée du Rhône – Languedoc.
- Redonner une fluidité et une fiabilité aux infrastructures de transports de cet axe pour préserver la compétitivité de l'économie et l'attractivité des territoires (bassins versants, façade méditerranéenne).
- Après une période de reports successifs de décisions, l'objectif est qu'à l'issue de ce débat et des délais impartis par la loi, (Débat public à partir de mars 2005 et décisions trois mois après la conclusion du débat) les Pouvoirs Publics décident des investissements nécessaires et le calendrier de leur réalisation.

2. LES PROBLEMATIQUES ET THEMATIQUES DEVANT ETRE ABORDEES :

- La mise en cohérence globale des infrastructures du Grand Sud-Est,
- Les risques de délocalisation et de marginalisation de l'économie du territoire Sud-Est au regard de la mise en œuvre des nombreux axes de transports dans les pays à l'Est de la France.
- Une réflexion sur un espace cohérent intégrant la partie Nord de la vallée du Rhône entre Lyon et Valence,
- les degrés de saturation actuelle des équipements de transport routier,

- la prévision chiffrée des volumes de transport (marchandises et voyageurs) dans les 20 à 30 ans à venir,
- les capacités potentielles de chaque mode en fonction de leurs créneaux de compétitivité et de leur aptitude à répondre aux différents types de trafics empruntant l'axe.
- les hypothèses d'investissements à mettre en œuvre et l'origine des financements (fiscalité, redevances, partenariats public-privé...) à apporter pour chaque mode, et d'éclairer ainsi le débat sur les implications pour l'utilisateur, le contribuable national, le contribuable local...
- les incidences foncières des solutions envisageables sur l'économie agricole en fonction des solutions proposées,
- La prise en compte de solutions contribuant à une amélioration environnementale,
- la satisfaction des besoins économiques de l'axe comme de ceux des espaces environnants dans un souci d'aménagement du territoire.

3. QUE DOIT CONTENIR LE DOSSIER D'INFORMATION SOUMIS AU DEBAT POUR QU'IL SOIT COMPLET ET COMPREHENSIBLE PAR TOUS.

3.1 La nécessité d'un cadrage général dans une dimension économique actuelle et prospective

La politique des transports et l'évolution des flux sur l'axe Rhône-Languedoc ne peuvent être débattues sans un **cadrage économique général** mettant en évidence les caractéristiques des régions traversées ou concernées et l'évolution de la société :

- élargissement géographique des réseaux familiaux et relationnels des individus,
- moindre concordance entre les lieux de travail et les lieux de vie,
- développement des loisirs et du tourisme notamment de courts séjours,
- croissance du commerce mondial et notamment intra européen,
- nécessité d'acheminement rapide des produits, notamment des produits agricoles.
- spécialisation des unités de production.
- attractivité résidentielle croissante des régions Languedoc-Roussillon, PACA et Rhône-Alpes (croissance démographique forte conformément aux prévisions INSEE et DATAR).
- tendance forte au « non stock » généralisation de la production à flux tendus et fort développement de la fonction logistique sur tout l'axe, créant de nouvelles exigences de trafics.

3.2 La problématique de l'axe est d'abord celle du déplacement des personnes. Cette problématique doit clairement ressortir dans le dossier du débat.

Les débats sur la politique des transports, de manière générale et sur cet axe en particulier, ont tendance à se cristalliser sur le transport de fret alors que **les problèmes actuels et futurs de saturation sont avant tout liés à la circulation des personnes**. Le futur document de consultation devra de manière très claire montrer le poids respectifs des deux types de trafics.

3.3 La diversité des trafics empruntant l'axe impose des réponses adaptées en fonction du potentiel de chaque mode.

De manière globale, le document de consultation doit présenter une **analyse globale de la nature diverse des trafics** : motifs des déplacements, distances parcourues, analyse des origines-destinations, caractère local, national ou international des déplacements, nature des marchandises transportées et taille des lots, répartition des flux dans le temps (jour, semaine, année) etc... **Il est fondamental que le public comprenne la diversité des flux et donc l'impossibilité de les traiter, par une solution globale (exemple : les camions sur les trains), ainsi que leur caractère captif dû à la géographie et à l'histoire de l'axe. La réflexion du débat doit être appuyée sur des faits encore trop mal connus par l'opinion, faits qui viennent limiter les possibilités de détourner les trafics vers d'autres axes.**

Le trajet élémentaire moyen sur l'axe est de

128 km pour un PL

95 km pour un VL

(sources ASF)

3.4 Inventorier les solutions possibles, leurs coûts, leur financement et leur calendrier de réalisation.

Sans être un catalogue de projets, il est évident que le futur document de consultation ne pourra pas faire l'impasse sur la **description des projets de nouveaux services ou de nouvelles infrastructures** pour les différents modes. Ceux-ci ont en effet été très souvent évoqués... tout en restant très mal connus d'un point de vue technique. Il importe par exemple de bien cerner la capacité des différents projets, le type de trafics auxquels ils s'adressent (et partant de là les possibilités de report modal), d'indiquer leur coût réel de construction, d'exploitation et de financement.

On évoque la possibilité d'un **élargissement de A7 (et A9) à 2x4 voies ou à 2x5 voies, ou alternativement de l'autoroute Cévenole A79**. Le dossier devra exposer précisément leurs problématiques (différentes et complémentaires), les problèmes techniques, les coûts et les enjeux de sécurité de ces projets. Il

en va de même pour l'aménagement à 2x2 voies de la RN7. Est-il réellement envisageable, pour accueillir quels trafics ?

Pour bien cerner les problèmes posés aujourd'hui, et a fortiori demain, par la saturation de A7 et A9, il importe que le dossier du débat présente **des statistiques claires et complètes sur l'évolution des heures d'encombrements, des temps de parcours, des incidents et accidents et des temps nécessaires pour la maintenance et la sécurité** sur ces deux autoroutes ainsi que des projections sur l'avenir si rien n'est fait.

En matière de coûts, il importe que le futur document de consultation rappelle **bien l'ensemble des coûts internes et externes ainsi que les recettes de chaque mode**. Le citoyen ne peut valablement s'exprimer sur le développement du transport ferroviaire sans avoir connaissance de l'important déficit financier de l'essentiel des services ferroviaires. Il convient également de cerner le coût de non-réalisation des équipements tant en matière économique qu'en termes de production d'externalités négatives sur l'environnement.

La **voie d'eau** a été très largement délaissée dans les décennies passées. Le « rapport Blanchet » de 2004 n'avait pas assez abordé ce mode transport. Le document de consultation futur devra mieux faire ressortir les potentialités du fluvial, sans ou avec réalisation de l'axe Rhin – Moselle – Saône ainsi que du fluvio-maritime et du cabotage maritime.

3.5 .Le débat public à venir ne doit en aucun cas remettre en cause ou retarder l'achèvement des autres axes structurants complémentaires.

L'enjeu de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien ne peut être dissocié de l'ensemble des problématiques d'échanges du Grand Sud-Est, tant dans leur dimension économique que d'aménagement du territoire.

A ce titre, **les solutions à trouver pour l'amélioration de la fluidité dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ne doivent en aucun cas retarder voire remettre en cause l'achèvement d'autres axes structurants, complémentaires à l'axe Nord-Sud.**

Ainsi, l'achèvement de l'**A51 Grenoble – Sisteron** est urgent. L'OITC rappelle que les Compagnies consulaires ont à l'unanimité plaidé pour la solution autoroutière à l'image de tous les autres organismes représentant les entreprises : Professions, MEDEF, CGPME, etc...

Il est impératif également que l'A45 et que la modernisation de la RN88 soient réalisées. Il en va de la desserte correcte des territoires dans une fonctionnalité voisine de celle de la Vallée du Rhône.

L'axe Rhône-Marseille et Rhône-Languedoc est la colonne vertébrale du système de transport de tout le Sud-Est (trafics internes, trafics nationaux, trafics internationaux). L'avenir de cet axe (possibilités de reports de trafic, « alimentation » de l'axe...)

ne peut être appréhendé sans **une réflexion sur l'ensemble du système de transport du Sud-Est**. Ceci nécessite en particulier que l'Etat prenne des **positions fermes sur la réalisation de différentes infrastructures, considérées « terminées » à un horizon de 20 ans dans le rapport Blanchet, sans autre forme d'explications**. En particulier il conviendra de porter à connaissance du public l'état d'avancement de différents dossiers susceptibles d'avoir une influence sur l'axe Rhône – Languedoc :

- les infrastructures de transport de l'arc méditerranéen (LGV vers l'Italie, contournement autoroutier de Nice, barreau autoroutier Cadarache-Saint Maximin (A510), etc...),
- la liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins Saône, Moselle, Rhin.
- les contournements autoroutiers de l'axe,
- les contournements ferroviaires de Lyon, Nîmes, Montpellier,
- la réalisation de la LGV Nîmes – Montpellier - Perpignan
- la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône,
- l'évolution des traversées alpines (Lyon-Turin, Montgenèvre, Nice-Cunéo),
- la faisabilité des services d'autoroutes ferroviaires sur l'axe,
- la faisabilité d'une autoroute ferroviaire pour les VL lors des journées de forts déplacements touristiques.
- un document présentant des scénarios alternatifs à la vision d'un CIADT

Les enjeux des **liaisons « Est-Ouest » reliant les arrières pays avec la vallée du Rhône** sont aussi fondamentaux pour de nombreux territoires et doivent être analysés dans le futur document de consultation (coût et financement possible). **Pour l'OITC, quelle que soit la solution retenue, l'aménagement routier des barreaux desservant les bassins versants de l'axe est indispensable** (liaison A7- Annonay, RN88, RN102, RN106, RN7, RN304, déviation Livron-Loriol dessertes autoroutières des zones portuaires et industrielles du littoral méditerranéen).

3.6 Un document pédagogique, mettant en avant les enjeux économiques et la nécessité de solutions réalistes rompant avec l'image du « tout transférable ailleurs ».

Le futur document de consultation doit être pédagogique. Il convient en particulier d'être très clair sur la **définition et le calcul du transit** sur l'axe. Faute d'explications, l'immense majorité des personnes se refuse à croire les chiffres avancés qui sont en décalage, pour les PL notamment, avec leurs perceptions visuelles. A ce sujet, on trouvera ci-joint en annexe une courte note explicative de l'OITC. Celle-ci est sans prétention scientifique mais ce type d'explication doit permettre de mieux faire comprendre

les réalités du transport, et par là de mieux «poser le débat».

Les documents distribués et les réunions d'informations organisées doivent permettre **d'éclairer les citoyens sur les réalités économiques** internationales, nationales et régionales. **Les besoins, contraintes et volontés des entreprises doivent être largement exposés**, à travers notamment des témoignages concrets de chefs d'entreprises. **C'est ainsi que doivent être portés à connaissance de tous les participants au débat des éléments tels que :**

- **les conditions du choix modal des entreprises**, qui ne repose pas sur un parti pris mais est fonction du domaine de pertinence et de la compétitivité et de qualité de chaque service tout n'est pas transférable sur un autre mode au nom de principes ou pour mieux respecter l'environnement ;
- **l'importance du transport et de la logistique** pour la compétitivité de nombreuses entreprises, en particulier pour la localisation et la délocalisation d'activités ;
- **l'importance économique pour le Sud-Est de secteurs tels que le tourisme, la logistique, les productions agricoles ;**
- **l'importance du littoral méditerranéen, et tout spécialement de Marseille dont la fonction portuaire est prioritaire pour le Grand Sud-Est....**
- la perception des entreprises sur l'évolution future des flux de transport ;
- le temps de transport domicile / travail dont la distance s'est accrue,
- **la sensibilité des entreprises au manque de fiabilité des modes de transport** : engorgements et retards, accidents, retards, arrêt du service fluvial pour entretien de l'infrastructure, dysfonctionnements du transport ferroviaire et notamment du transport combiné rail-route...

Dans le cadre du travail réalisé par l'Etat et ASF sur les flux de poids lourds sur A7-A9 en 2001-2002, l'OITC avait participé à une étude « volet professionnel transporteurs-chargeurs » qui a permis de mieux appréhender qualitativement la réalité économique de la circulation du fret sur l'axe. Ce type de travaux doit être valorisé et porté à la connaissance du public sous une forme beaucoup plus détaillée que dans le rapport Blanchet.

Il faut être conscient que les réflexions « Vallée du Rhône Arc Languedocien » ont déjà une longue histoire. Depuis une quinzaine d'années et la publication du rapport Leyrit de 1992, beaucoup de choses contradictoires ont été dites. Le discours officiel de l'Etat lui-même a fortement changé. Les débats très vifs préalables à la construction de la LGV Méditerranée ont marqué les esprits. Il convient donc de bien replacer le futur débat dans ce contexte historique, de souligner les erreurs ou les

limites des exercices passés et de montrer qu'il ne s'agit pas d'une énième procédure sans suite. Exercice difficile mais indispensable.

Modulation des péages, augmentation et modulation des péages, limitation des vitesses, élargissement de interdictions de circuler des poids lourds, interdiction de doubler pour les poids lourds : la faisabilité technique, l'impact sur les trafics et surtout les conséquences économiques des différentes **mesures évoquées pour orienter ou limiter le trafic autoroutier** sur l'axe devront faire l'objet d'une analyse précise.

3.7 Les enjeux environnementaux

Les enjeux d'environnement et d'aménagement de l'espace devront bien entendu être cernés au mieux. Ainsi le document de consultation devra répondre à des questions comme :

- la recherche de champs d'expansion des crues dans la vallée du Rhône fragilise-t-elle l'A7 pour l'avenir ?
- l'évolution technologique dans les modes de transport d'ici à 2025 et ses conséquences sur l'environnement, les rejets de CO², etc...
- la prise en compte de la conséquence de la création d'infrastructures sur l'activité agricole.

3.8 Pour un document bien ciblé sur les enjeux nationaux, européens et internationaux.

La problématique de saturation de la Vallée du Rhône et de l'arc languedocien est un enjeu national qui conditionne le maintien et l'implantation des entreprises générant des milliers d'emplois. A ce titre, et sans nier les préoccupations légitimes des riverains et des associations de défense de l'environnement, **il convient que le débat prenne bien en compte l'importance des enjeux stratégiques liés à la mise en œuvre d'une politique des transports dans un cadre national et européen.** . Le rôle des Collectivités territoriales est, après décision nationale sur l'intérêt de créer ou moderniser une nouvelle infrastructure, de participer à son insertion positive dans le territoire.

3.9 Le débat public doit présenter des variantes de scénarios, selon la réalisation de tout ou partie des équipements de transports décidés au CIADT

Pour différentes raisons, financières ou autres, l'expérience passée montre que les infrastructures programmées ne sont pas forcément réalisées à la date prévue.

Il semble donc réaliste de s'interroger sur la réalisation effective des équipements décidés au CIADT de fin 2003 à un horizon de 10 ou 15 ans. L'OITC estime que le futur débat sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien, ne peut comme l'a fait le "rapport Blanchet" se contenter de considérer ces équipements comme

étant terminés à 15 ans. Il convient de présenter au public des "scénarios alternatifs" montrant ce qui se passerait dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien si telle ou telle mesure du CIADT n'était pas mise en oeuvre, ce que cela pourrait impliquer en termes de hiérarchisation des projets, de mise en place d'aménagements ou de mesures provisoires... etc.

3.10 Le dossier du débat devra clairement montrer à l'opinion le risque de marginalisation du Grand Sud-Est si l'axe Rhône-Languedoc devient moins performant que les autres grands axes concurrents européens

Les axes de transport Allemagne-Suisse-Italie vont être très prochainement renforcés et représenter une nouvelle concurrence à l'axe historique français. Ces informations doivent être portées à la connaissance du public et les conséquences économiques largement analysées : délocalisation d'activités industrielles et touristiques, pertes d'emplois, moindre attractivité de nos territoires, handicap pour l'hinterland du port de Marseille, baisse des investissements industriels et logistiques de niveau européen... etc.

Au regard des politiques européennes visant à promouvoir l'économie des pays "nouveaux entrants" (confère le récent rapport de madame Loyola de Palacio « Le réseau transeuropéen de transport "RTE-T" axes et projets prioritaires 2005 »), il est impératif que le dossier du débat s'inscrive dans cette perspective de concurrence internationale.

4. LES OUTILS D'INFORMATION DU PUBLIC PRECONISES

Outre les réunions indispensables, il faudrait une page hebdomadaire dans tous les quotidiens concernés présentant les faits et problématiques soumis à réflexion.

Il faut des débats radiophoniques et télévisés permettant l'expression des utilisateurs, des acteurs de tous les modes de transport, des représentants des Collectivités territoriales et des entreprises.

Les modes de diffusion déjà expérimentés ont montré leur efficacité (Internet notamment).

L'OITC insiste sur la nécessité de disposer d'assez de supports dans leur version papier (document élaboré pour le débat public).

Les débats publics montrent qu'il manque des documents pour organiser les consultations internes alors que les cahiers d'acteurs semblent tirés en trop grand nombre d'exemplaires.

L'OITC aurait besoin de 250 documents du débat public.

Les divers moyens d'information possibles devront être largement utilisés et le débat ne devra pas se limiter à quelques réunions publiques organisées dans des villes de l'axe. **L'OITC estime nécessaire la mise en place d'actions diverses et ciblées pour différents publics, portées par des acteurs variés.** Sans être

un modèle parfait, la grande consultation citoyenne « tous pour l'eau » qui vient d'être organisée (2 mai - 2 novembre 2005) par le Comité de Bassin Rhône-Méditerranée sur un territoire similaire pourrait utilement inspirer le programme d'actions à conduire. Pour ce qui le concerne, en liaison étroite avec les compagnies consulaires, l'OITC est prêt à développer des actions d'information des entreprises et à faire remonter le point de vue particulier du monde économique à l'échelle du Grand Sud-Est.

Enfin, certaines Compagnies consulaires organiseront des débats internes à l'échelon local ou départemental, ou régional. C'est notamment le cas de la Drôme déjà prévu.

5. AIDE A LA DIFFUSION DES OUTILS

La plupart des Compagnies consulaires ont un support écrit souvent trimestriel et un site Internet où des liens peuvent être faits avec la CPDP.

Des documents peuvent être distribués au public par leur point accueil

6. LES MOYENS D'EXPRESSION DU PUBLIC

La problématique de la Vallée du Rhône fait l'objet d'un paradoxe souvent observé.

Axe le plus chargé en France hors région parisienne, chacun attend une nouvelle fluidité, notamment pour ses déplacements personnels.

Si l'attente d'une amélioration de la circulation fait l'unanimité, le débat public attirera avant tout les associations militantes dont les CRDP assurent (malgré elles) la publicité.

Quel que soit l'horaire choisi, il est très difficile de mobiliser les acteurs économiques qui préfèrent s'adresser à l'administration et aux élus politiques pour exprimer leurs positions plutôt qu'utiliser « l'estrade » que procurent les débats publics.

L'OITC souligne que l'organisation de réunions thématiques, à l'image de celles ayant eu lieu dans le cadre du débat sur la LGV PACA représente la meilleure opportunité pour attirer les représentants économiques.