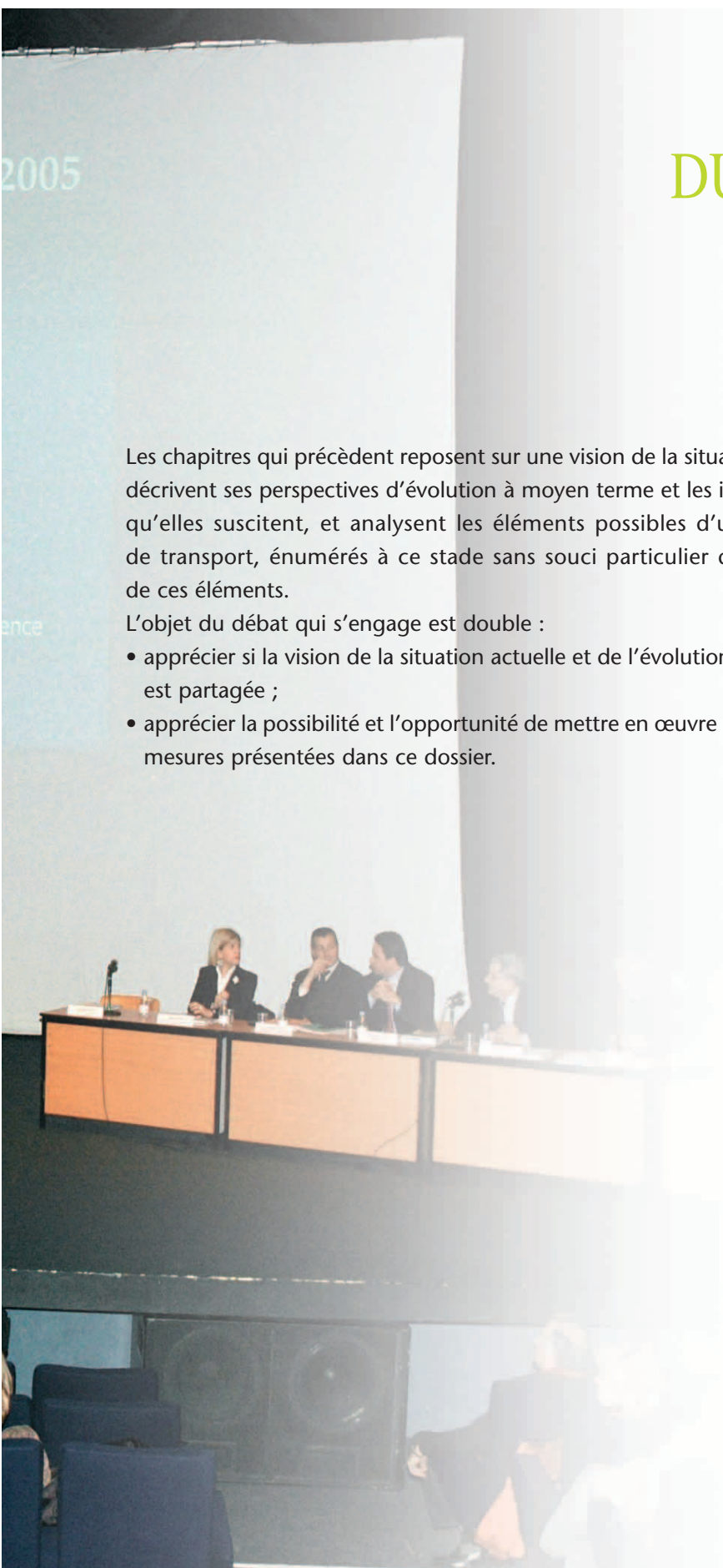


LE LANCEMENT DU DÉBAT PUBLIC

Les chapitres qui précèdent reposent sur une vision de la situation actuelle, décrivent ses perspectives d'évolution à moyen terme et les interrogations qu'elles suscitent, et analysent les éléments possibles d'une politique de transport, énumérés à ce stade sans souci particulier d'assemblage de ces éléments.

L'objet du débat qui s'engage est double :

- apprécier si la vision de la situation actuelle et de l'évolution tendancielle est partagée ;
- apprécier la possibilité et l'opportunité de mettre en œuvre les différentes mesures présentées dans ce dossier.



*Réunion du débat public LGV PACA
à Marseille en mars 2005.*

LA VISION DE LA SITUATION ACTUELLE, POUR LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN : UNE ARTÈRE VITALE, MAIS "CONTRAINTE"

Le chapitre 1 peut être résumé par quelques caractéristiques marquantes de cet espace de transport :

- une situation remarquable en Europe, par l'intensité des besoins de mobilité de voyageurs et de transport de marchandises ;
- une saturation routière croissante, due à l'addition, selon les tronçons ou les périodes, de trajets domicile-travail, de déplacements touristiques, de trafics marchandises locaux ou trans-européens, etc.
- un développement insuffisant du fer ou de la voie d'eau dans leurs domaines de pertinence ;
- une contrainte physique forte par manque de place, assortie d'impacts environnementaux sévères (bruits, paysages, pollutions, espaces sensibles, inondations).

Jusqu'ici, pour répondre à la demande croissante de mobilité et lever les contraintes, la solution utilisée a été d'augmenter régulièrement les capacités de transport, en s'attaquant aux maillons les plus sensibles (tronçons autoroutiers, LGV, etc.). Aujourd'hui, et plus encore demain, l'exercice est de plus en plus difficile.

UNE ÉVOLUTION TENDANCIELLE PRÉOCCUPANTE, POUR LES BESOINS SOCIO-ÉCONOMIQUES COMME POUR L'ENVIRONNEMENT

Le chapitre 3 met en évidence deux grandes tendances :

- la démographie des trois régions, le tourisme, la croissance économique, même faible, couplée avec la demande de mobilité entraînent une augmentation régulière de la congestion, même dans l'hypothèse de réalisation de toutes les infrastructures actuellement envisagées ;
- l'augmentation régulière des trafics entraîne, malgré les progrès de la technologie, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, en contradiction avec les volontés de réduction forte affichées par le gouvernement (division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050).

Pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien, à horizon 20 ans, il apparaît que l'addition des évolutions de contexte prévisibles à ce jour et des mesures de politique des transports actées par le gouvernement ne permettrait pas de répondre complètement, ni aux attentes individuelles, ni aux préoccupations collectives.

QUELLE POLITIQUE DE TRANSPORT POUR L'AVENIR ?

Aussi, le chapitre 4 présente-t-il une série de mesures pouvant être intégrées à de possibles politiques de transport. Prises individuellement, les mesures ou projets décrits ne forment pas une politique de transport. Mais, judicieusement agencés, ils peuvent constituer des leviers d'action cohérents pour les politiques des pouvoirs publics.

La démarche de débat public a pour but une réflexion d'ensemble sur une politique globale de transport (meilleure gestion de l'existant, infrastructures nouvelles, mesures d'incitation au report ou à la modification des comportements de mobilité) et non projet par projet ou mesure par mesure. Cette politique relèvera d'acteurs publics multiples (Etat, régions, départements), éclairés par les avis exprimés pendant le débat. Elle associera des décisions relevant d'échelles différentes, dans le temps (depuis le court terme jusqu'à 2050) et dans l'espace (projets locaux ou décisions régionales, nationales ou européennes).

SIX FAMILLES DE MESURES POUR FACILITER LE DÉBAT

Il est rappelé que les mesures décrites au chapitre 4 ont été élaborées en intégrant la situation actuelle des transports et des déplacements, dans le territoire concerné par le débat public, la stratégie nationale de développement durable et les évolutions identifiées à 20 ans. Pour clarifier le débat, ces mesures ont été ordonnées en familles, qui constituent autant de pistes pour la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Ces familles, constituées en regroupant des mesures ou groupes de mesures homogènes dans leur objet et leur finalité, sont décrites ci-dessous avec leurs spécificités et, autant que faire se peut, la nature de la réponse qu'elles sont susceptibles d'apporter face aux évolutions attendues. Il est entendu qu'aucune de ces familles ne saurait constituer, en soi, une politique de transport : la politique de transport finalement mise en œuvre sera vraisemblablement constituée de mesures issues de plusieurs de ces familles. Les appréciations portées pendant le débat sur les différentes mesures présentées dans ces ensembles contribueront à la prise de décision par les autorités responsables.

LA RÉGULATION DE L'EXISTANT

Cette famille présente des mesures de gestion et d'exploitation visant à optimiser le système de transport en 2020 tel qu'il peut se concevoir à partir des décisions déjà prises aujourd'hui. Sont ici concernées :

- les mesures de gestion et d'exploitation des infrastructures ferroviaires et fluviales visant à en optimiser l'usage ;
- les mesures de gestion et d'exploitation des infrastructures routières avec des actions spécifiques visant essentiellement à limiter la congestion (interdiction de doubler pour les poids lourds, régulation des vitesses, modulation des péages, régulation des accès aux autoroutes, incitation au covoiturage, développement de l'information aux usagers).

Ces mesures ont un impact limité sur l'augmentation de la congestion. Elles n'infléchissent pas l'économie et l'aménagement des territoires et, en particulier, elles ne répondent pas aux attentes de désenclavement des territoires à l'écart des grands flux de circulation. Elles permettent d'absorber un trafic légèrement plus important sans dégrader le bilan environnemental du système de transport, tout en étant économe des deniers publics.

LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DE TRANSPORT FERROVIAIRE, FLUVIAL ET MARITIME

Cette famille correspond aux mesures visant à développer les modes de transport ferroviaire, fluvial et maritime et ainsi à favoriser le report modal des voyageurs et des marchandises vers les modes complémentaires à la route (fer, fleuve, mer). Elle comprend le développement des services ferroviaires de voyageurs (TGV, TER, Intercités), l'augmentation du transport des marchandises par le fer (fret conventionnel, transport combiné rail-route, autoroute ferroviaire), par le fleuve (transport combiné fleuve-route) ou par la mer (cabotage, autoroute de la mer).

L'importance des flux présents dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien permet en effet de regrouper les marchandises et de limiter la croissance des transports individuels en favorisant le recours aux modes de transport autres que la route.

Ces différentes mesures auront pour effet de freiner la croissance du trafic sur le réseau routier (celle des voitures ou des poids lourds, sur les courtes ou les longues distances, selon les mesures) et d'améliorer le bilan environnemental du système de transport. Cet ensemble nécessite cependant l'amélioration des infrastructures existantes et/ou la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures nouvelles (nœuds ferroviaires...) avec des coûts d'investissement importants. L'efficacité de ces mesures dépendra du bilan de chacune des options pour les chargeurs, en qualité et en prix (tarification et aides publiques comprises).

LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Cette famille consiste à développer les infrastructures routières, soit par l'élargissement des autoroutes A7-A9 (à 2x4 voies ou à 2x[3+2] voies), soit par la construction d'une nouvelle autoroute en Piémont des Cévennes, soit par l'aménagement des routes nationales parallèles aux autoroutes A7-A9. En améliorant la capacité et le niveau de service du réseau routier, elle répond au souci d'assurer l'efficacité des grands axes de transport et de limiter les pertes de temps des différents usagers, liées à la congestion de l'infrastructure. Selon la localisation de l'infrastructure nouvelle, cette famille concentre le développement sur les couloirs (vallée du Rhône et littoral languedocien), ou permet une meilleure desserte des territoires du Piémont des Cévennes.

La réalisation d'une nouvelle infrastructure routière est de nature à faciliter le développement économique et touristique des régions concernées. Elle entraînera cependant un certain nombre d'effets nuisibles pour l'environnement : émission de gaz à effet de serre, effet de coupure, pollutions, nuisances, etc. Ces mesures sont synonymes d'investissements lourds pour la(les) collectivité(s), qui peuvent cependant être mis en regard du temps gagné par les usagers.

LE PROGRÈS TECHNOLOGIQUE SOUTENU

Cette famille cherche à tirer parti de toutes les innovations technologiques qui pourraient contribuer à améliorer l'efficacité et la productivité du système de transport.

Sont ici concernées :

- l'apport des innovations technologiques, tant sur les carburants ou sur la motorisation des véhicules pour la route, que sur les techniques ferroviaires ou fluviales ou encore sur les systèmes d'information ;
- l'apport des innovations organisationnelles pour les voyageurs (autopartage) ou pour les marchandises (organisation logistique).

Cette famille dépend, pour partie, des décisions prises à un niveau supérieur (européen, voire mondial) en matière de normalisation ou de réglementation et des efforts en matière de recherche. Certaines de ces mesures (véhicules à faible consommation d'énergie, carburants "propres") pourraient avoir un effet significatif sur le bilan environnemental, par la réduction des émissions de gaz à effet de serre rapportées à l'unité de transport (tonnes x km ou voyageurs x km).

LA MAÎTRISE DE LA MOBILITÉ ROUTIÈRE

Cette famille regroupe des mesures de régulation destinées à réduire les émissions des gaz à effet de serre au niveau français et européen, au-delà des dispositions arrêtées pour 2010 dans le cadre des accords de Kyoto. En effet, à l'horizon 2050, il est possible que le développement des modes de transport non routiers ainsi que les améliorations technologiques puissent conduire à une réduction des émissions des gaz à effet de serre dans le domaine des transports d'un facteur 2,5 (alors que la loi de juillet 2005 sur l'énergie porte sur un facteur 4). Aussi, cette famille intègre-t-elle des orientations innovantes pour réduire les émissions individuelles et collectives des gaz à effet de serre : régulation d'usage de l'énergie fossile par un effet prix (taxe carbone ou équivalent, péage généralisé pour les poids lourds sur le réseau routier national, "certificats verts") mesures réglementaires portant sur la circulation (réduction de la vitesse en interurbain, priorité aux transports collectifs en ville). Par définition, cette famille vise à améliorer le bilan environnemental du système de transport. Par un effet de régulation sur la mobilité globale, elle permet également de conserver aux infrastructures routières existantes un bon niveau de service. Par contre, en cherchant à maîtriser la croissance de la mobilité routière, elle est susceptible de peser sur les échanges qui sont le support des activités (économiques, logistiques, touristiques...) et de renforcer l'isolement des zones aujourd'hui enclavées en intensifiant le développement sur les couloirs (vallée du Rhône et littoral languedocien).

LA MODIFICATION DES COMPORTEMENTS

Cette famille regroupe des mesures de nature à modifier certains comportements de déplacements ou certains modes d'organisation des activités économiques et sociales, avec un objectif d'équilibre économique, social et environnemental de long terme. Il s'agit, par exemple, d'une modification des pratiques individuelles ainsi que de celles des acteurs économiques qui se traduirait par la recherche d'une plus grande économie d'énergie liée à une modification des comportements de conduite (avec par exemple l'acceptation d'une réduction généralisée de la vitesse, tant en milieu urbain qu'en milieu interurbain) ou des habitudes de mobilité (recours plus important aux modes de transports collectifs, étalement des migrations saisonnières, etc.). La mise en œuvre de ces mesures nécessite, d'une part, une plus grande prise de conscience individuelle et une plus grande acceptation sociétale des enjeux d'intérêt général, d'autre part, une réglementation plus stricte et plus sévèrement contrôlée, et enfin une politique adaptée de l'offre de services collectifs.

Il peut également s'agir d'une modification à plus grande échelle, par exemple des politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire ou de planification territoriale, ou du système de production / consommation : développement du télétravail, rapprochement des lieux de production industrielle ou agricole des lieux de consommation. A cette fin, les politiques publiques peuvent agir sur d'autres leviers comme l'information, l'éducation, la sensibilisation, ou encore les incitations économiques.

Chacune de ces familles de mesures, comme la politique qui sera finalement retenue, s'apprécie au regard de critères individuels, ou collectifs.

Individuellement, chaque citoyen est fondé à exprimer à l'égard de la politique de transport deux grandes catégories d'attentes :

- une demande de système de transport performant et sûr qui lui soit accessible à un prix raisonnable ;
- une demande de qualité de vie, incluant le respect du cadre de vie et de l'environnement (nature, espaces, paysages) et l'absence de pollutions (air, eau) ou de nuisances (bruit).

Collectivement, les pouvoirs publics intègrent, dans leurs politiques de transport, un certain nombre de paramètres visant à répondre à des préoccupations d'intérêt général :

- l'obligation constitutionnelle, pour les politiques publiques, de concilier la préservation et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ;
- le soutien aux activités (économiques, logistiques, touristiques, sociales...) qui assurent la compétitivité de l'économie, l'attractivité des territoires et le bien-être des populations, ainsi que l'organisation et la structuration des territoires ;
- l'efficacité des différents systèmes de transport (fiabilité et performance des transports, suppression des points noirs, définition des fonctions des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux) ;
- la prise en compte de l'évolution des ressources pétrolières, qui nécessite des réorientations en profondeur des politiques fondées jusqu'ici sur leur utilisation dominante ;
- la lutte contre les effets des changements climatiques, par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, pour préserver l'environnement à moyen terme ;
- la nécessité d'utiliser au mieux les ressources financières et de les affecter en priorité aux projets les plus rentables pour l'intérêt général, pour éviter de charger la dette pesant sur les générations futures.

Il est proposé aux acteurs du débat public d'évaluer chacune de ces mesures ou familles de mesures sur la base de ces critères d'appréciation, et de formuler des avis, voire des préférences, afin d'éclairer les pouvoirs publics sur la teneur et l'acceptabilité des décisions futures.

A ce stade, aucune mesure ou famille de mesures n'est privilégiée par l'Etat, pour ce qui concerne ses compétences propres. Ce n'est qu'à partir des enseignements du débat public, et en fonction de la concertation étroite entre les différents niveaux de responsabilité qui aura pu être menée, qu'une politique des transports dans les territoires concernés, plus ou moins proche de chacune des familles de mesures proposées, pourra être formalisée en tenant compte des impératifs financiers.

Liste des études disponibles sur le site de la CPDP www.debatpublic-transport-vral.org

1. LES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE :

- Livre blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, Commission des communautés européennes, sept 2001. Communiqués de presse de juillet et de septembre + Mémoire
- Protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques, 1997
- Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport, inspection générale des finances, conseil général des ponts et chaussées, février 2003, avec ses annexes
- Fret ferroviaire français : la nouvelle bataille du rail, Rapport de MM. Hubert HAENEL et François GERBAUD, février 2003
- Un pavillon attractif, un cabotage crédible : Deux atouts pour la France, rapport au Premier Ministre de M. Henri de RICHEMONT
- La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ?, Etude prospective établie par la Datar sous la direction de Dominique Parthenay et Michel Vermeulen, 2003
- Le CIADT du 18 décembre 2003 : le communiqué de presse, le dossier de presse, la carte routière et la carte ferroviaire, fluviale et maritime
- Stratégie nationale de développement durable – secteur transport, juin 2003
- Charte de l'environnement, loi constitutionnelle n°2005-205 du 1er mars 2005
- Plan climat 2004 : Face au changement climatique, agissons ensemble, ministère de l'écologie et du développement durable
- Plan national santé environnement 2004-2008 : Franchir une nouvelle étape dans la prévention des risques sanitaires liés à l'environnement, ministère de la santé et de la protection sociale, ministère de l'écologie et du développement durable, ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, ministère délégué à la recherche
- Stratégie nationale pour la biodiversité : Plan d'action infrastructures de transports terrestres, ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, novembre 2005
- Vallée du Rhône et arc languedocien : Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports, ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer, septembre 2004

2. L'ÉTUDE DE CONTEXTE (MENSICOM/MENSIA CONSEIL, 2004)

- Synthèses pour Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon
- Synthèse générale

3. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- L'évolution des transports dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien, Rapport du conseil général des ponts et chaussées, Marie-Line Meaux, décembre 2002 :
 1. Problématiques d'aménagement et relations avec les collectivités territoriales
 2. Contributions
- Vallée du Rhône et arc languedocien : quelques repères historiques, conseil général des ponts et chaussées
- Diagnostic de synthèse "infrastructures de transport et territoires dans l'axe vallée du Rhône-Languedoc-Roussillon", DRE Languedoc-Roussillon, EDATER, octobre 2002
 1. État des lieux régional
 2. Fiches territoriales détaillées
 3. Synthèse des enjeux territoriaux et scénarii
 4. Les cartes
 5. Les synthèses régionales : Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon
- Problématiques territoriales sur la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, DRE Languedoc Roussillon-ARTEA, EDATER, décembre 2003
 1. Synthèses territoriales
 2. Diagnostics socio-économiques
- La mobilité en France dans la vallée du Rhône et l'arc Languedoc-Roussillon, Inrets, décembre 2003
- Le plan Rhône, Préfecture de Région Rhône-Alpes, Région Rhône-Alpes, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Région Languedoc-Roussillon, Comité de bassin Rhône-Méditerranée, 2005

4. LES ÉTUDES FERROVIAIRES

- L'autoroute ferroviaire pour le fret :
 1. Développement de services d'autoroute ferroviaire dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien aux horizons 2010 et 2020, SNCF FR/PEI, novembre 2003
 2. Etude de marché de l'autoroute ferroviaire sur l'axe Nord-Sud : Eléments sur les trafics PL actuels et futurs, CETE Méditerranée, SNCF DGDF, octobre 2003
 3. Autoroute ferroviaire Modalohr dans la vallée du Rhône-Saône : Etude de définition de de potentialité du projet, SNCF, ACT Consultants, octobre 2003
 4. Etude de Capacité pour la mise en oeuvre de l' autoroute ferroviaire Dijon – Lyon – Rivesaltes, RFF – SNCF, 2003
 5. Eléments de définition du système d'exploitation de l' autoroute ferroviaire sur le réseau existant, Sigma Conseil, novembre 2003
- Les navettes train-auto :
 1. Les navettes ferroviaires voyageurs en vallée du Rhône, Contribution au débat public, SNCF 2003
 2. Les navettes ferroviaires voyageurs en vallée du Rhône, présentation des résultats de l'enquête, 2003

5. LES ÉTUDES ROUTIÈRES

- Les transports interurbains en vallée du Rhône et dans le couloir languedocien, perspectives d'évolution à 20 ans, Sétra, CETE Méditerranée, 2006
- Evaluation des impacts sur l'air, CETE de Lyon, 2006
- Meilleure connaissance des trafics poids lourds sur l'axe A7 – A9 : Principaux résultats des études, CETE Méditerranée, DRE Rhône Alpes, DRE Languedoc-Roussillon, DRE PACA, ASF

6. LES ÉTUDES DES REPORTS MODAUX

- Transport de marchandises dans la vallée du Rhône et le long de l'arc languedocien : Etude intermodale, CETE Méditerranée, juillet 2002 + annexes
- Vallée du Rhône : Impacts de l'amélioration de l'offre ferroviaire sur les trafics actuels et futurs pour un échantillon de relations, Rapport final, IMTrans pour la direction des transports terrestres, septembre 2003 + annexes
- Prospective sur l'évolution du transport fluvial et maritime sur l'axe Rhône-Saône : diagnostic et propositions, Cerpi – Samarcande pour la direction des transports terrestres, décembre 2003

7. LES ÉTUDES ENVIRONNEMENTALES

- Perspectives d'écoulement des trafics dans le corridor emprunté par les autoroutes A7 et A9 : étude environnementale, INEA, octobre 2003 + cartes
- La division par 4 des émissions de dioxyde de carbone en France d'ici 2050, Introduction au débat, ministère de l'écologie et du développement durable, mission interministérielle pour l'effet de serre, mars 2004

8. LES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES

- La demande de transport en 2025 : projections des tendances et des inflexions, direction des affaires économiques et internationales, service économique et statistique, septembre 2004
- Démarche prospective transport 2050 : Eléments de réflexion, conseil général des ponts et chaussées, mars 2006

9. LES RAPPORTS RELATIFS À LA RECHERCHE

- Agora 2020 : Synthèse à mi-parcours, centre de prospective et de veille scientifique, 2004

**Dossier édité par le ministère des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer et le ministère de l'écologie et du
développement durable.**

Assistant à la maîtrise d'ouvrage : MENSICOM/MENSIA Conseil
Maquette et mise en page : ReCréation
Impression : Imprimerie des Deux-Ponts
Tirage : 15 000 exemplaires

Crédit illustrations et photos

F. Guy – Agence d'Urbanisme de Lyon 18/09/03 (p.4), Daniel Gerhardt (p.12), Novatrans - DR (p.14), CDT13/Office de Tourisme des Saintes-Maries-de-la-Mer-D. SUDRES - MTETM/SG/SIC-Fonds DR-1990 Berenguiier - MTETM/SG/SIC-1993 DAU (p.16), VNF/P. Lemaître (p.20), MTETM/SG/SIC - 2002 G. Crossay (p.22), SNCF-CAV-Sylvain Cambon - MTETM/SG/SIC - 2001 B. Suard - SNCF - Direction Régionale PACA (p.24), Novatrans (p.26), ASF (p.28), ASF (p.30), ASF (p.33), Daniel Gerhardt (p.36), J.Carsignol-CETE de l'est (p.41), Candice Hahn-Daniel Gerhardt-MTETM/SG/SIC - 2001 B. Suard (p.42), DDE 69 (p.46), MTETM/SG/SIC-2001 G. Crossay (p.47), ASF (p.52), Rapport du GIEC, 2001 (p.53), Service technique InterRhône (p.54), Rapport final du projet CARBOFOR (p.55), BP Statistical Review of World Energy 2005 – ASF (p.56), Délégation régionale au Tourisme de Languedoc-Roussillon (p.58), MTETM/SG/SIC-2004 P. Marais (p.59), VNF-Pascal Lemaître (p.62), SNCF (p.63), ASF (p.65), ASF (p.66), SNCF-CAV-FABBRO et Lévêque (p.67), MTETM/SG/SIC-2001 B. Suard – SNCF PACA (p.69), MTETM/SG/SIC-2002 G Crossay (p.71), LOHR (p.72), MTETM/SG/SIC-2003 B. Suard (p.73), DGMT/SG/MDS (p.74), DDE 07 - L. Poudevigne (p.80), MTETM/SG/SIC-2002 G. Crossay (p.81), Daniel Gerhardt (p.82), ASF (p.83), MTETM/SG/SI-2001 B. Suard - MEDD (p.85), CNDP (86).