

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

LE JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC • N°3



Ce que vous avez dit

Le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien s'achève. Ce débat de problématique (et non d'infrastructures) aura permis au public de prendre conscience du dilemme entre dégradation de l'environnement et congestion croissante. Un journal n°4 vous permettra de prendre connaissance de la synthèse de la Commission, telle qu'elle sera adressée à l'Etat.

BILAN DU DÉBAT AU 21/07

Participants	3382
Questions	546
Contributions	180
Cahiers d'acteur	46

La seconde partie du débat fut l'occasion de deux temps forts : les auditions publiques et les réunions territoriales.

Les auditions publiques sont un

moment, dans le débat public, où les acteurs ont le temps d'exposer leur point de vue et leurs propositions concernant la problématique du débat. Dans un jeu de questions/réponses, la Commission puis le public les interrogent sur leur prise de position. Trois auditions publiques ont été organisées, une par région. Elus, acteurs socio-économiques, associatifs, se sont relayés en tribune afin d'exposer leur vision des transports pour 2020.

Enseignements des auditions publiques

Les trois auditions publiques ont été l'occasion pour les membres de l'atelier citoyen (voir journal n°2) d'exposer leurs recommandations, décrites dans leur cahier d'acteur. Une des premières mesures qui leur semble nécessaire, dont l'Etat fait peu mention, est l'information et l'éducation, qui sont, pour eux, les meilleurs moyens d'inciter au changement de comportement.

Information, tout d'abord, par la mise en place de grandes campagnes, comme l'Etat a déjà su le faire sur d'autres sujets, afin de permettre une prise de conscience citoyenne pour favoriser des déplacements plus écologiques et plus économes en carburant.

Education, ensuite, pour changer les mentalités chez les plus jeunes, notamment vis-à-vis de l'image sociale de la voiture. Très sensibles aux enjeux

climatiques et aux conséquences des transports sur la santé, ils recommandent d'améliorer l'intermodalité et l'interconnexion des systèmes de transport ; revoir l'urbanisme afin de rapprocher lieux de travail et lieux d'habitation et de résoudre le problème d'approvisionnement des villes. Il faut, selon eux, taxer la route à son juste coût (notamment celui de la santé) afin de combler le manque d'investissement dans les transports collectifs ; améliorer les infrastructures existantes (voie dédiée aux camions et régulation de vitesse sur l'autoroute ; sillons fret en rive droite du Rhône et prolongement de la ligne entre Montpellier et Perpignan ; lignes "short sea" et jonction Rhin-Rhône). Ils souhaitent enfin que soient développées de nouvelles ressources énergétiques (véhicules non polluants et électriques en ville).

Sommaire

Enseignements des auditions publiques

p.1-3

Les élus prennent position

p.2



Enseignements des réunions territoriales

p.4-8



Interview de François-Michel LAMBERT (Association Arc Environnement)

p.8



de gauche à droite
Didier Guillaume,
Président du CG 26
Jean-Jack Queyranne,
Président de la Région
Rhône-Alpes

Les élus prennent position

La deuxième partie du débat a été marquée par des prises de position forte de la part des élus.

Le 18 mai, tout d'abord, le **Conseil régional Rhône-Alpes** mettait en délibération la problématique portée au débat. Les grands axes de la délibération votée le jour même par la Région Rhône-Alpes s'inscrivent dans une logique d'aménagement du territoire à construire à l'échelle du grand Sud-Est ; une progression vers le respect du protocole de Kyoto et du Livre Blanc ; la reconnaissance du fait que la crise climatique interroge le système économique (flux tendus, éloignement des lieux de production et de consommation) ; un nécessaire report massif de la route vers les modes moins polluants ; le refus d'accroître les capacités autoroutières ; la mise en place d'une tarification poids lourds sur l'ensemble du réseau routier ; la valorisation de l'arrière-pays par des transversales routières et ferroviaires (en Ardèche notamment).

Le Conseil régional Rhône-Alpes estime que le dossier de l'Etat est fondé sur des hypothèses irréalistes concernant les prévisions de trafic et le prix du baril. A court terme, il se prononce en faveur d'une meilleure gestion des trafics, assortie d'une réduction de la vitesse et de nouvelles recettes, par le biais de la directive Eurovignette.

La présidente du groupe Verts au **Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur** met en cause le "scénario fataliste" de l'Etat et réclame un changement de donne. Elle souhaite qu'un scénario soutenable, prenant en compte la réduction des GES, la fin du pétrole bon marché et la relocalisation de l'économie, soit proposé. Elle demande que l'on attende les résultats du débat pour poursuivre des projets d'infrastructures. Elle se prononce pour des plates-formes logistiques conjuguant au moins deux modes ; pour un étalement urbain conditionné par des transports collectifs et pour une taxation des poids lourds qui financera le report modal. Elle préfère la mise à 2 fois 2 voies de certaines nationales au doublement autoroutier. Elle estime que l'Etat doit se mettre à l'écoute des citoyens et lui soumettre des solutions acceptables .

Le 7 juillet, les **présidents socialistes de 9 départements** (Isère, Drôme, Ardèche, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Gard, Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales) se sont unis, à Avignon, pour envoyer une déclaration solennelle au gouvernement et à la Commission européenne. Ils leur demandent de s'engager politiquement et financièrement à développer des modes de transports autres que la route dans la vallée du Rhône et le Languedoc d'ici 20 ans. Considérant que ces 9 départements engageront 25 milliards d'euros en matière de routes et de transports, les présidents des conseils généraux demandent à l'Etat et à l'Europe d'apporter la même somme, les choix pour le développement durable nécessitant des investissements très élevés.

...Enseignements des auditions publiques

(suite de la page 1)

Les **représentants économiques** du Languedoc-Roussillon et l'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est estiment que la congestion actuelle, essentiellement due aux véhicules légers, fait peser une incertitude permanente sur les entreprises. Aussi, ils se prononcent pour la réalisation de la LGV mixte jusqu'à Perpignan avant 2020 qui permettra d'assurer une desserte cadencée des marchandises et des voyageurs. L'augmentation de capacité de l'A9 et de l'A7 et l'aménagement des routes nationales parallèles leur paraît nécessaire, constatant que la route restera dominante à courte et moyenne distance et que la forte attractivité de la région repose sur la fluidité des déplacements. Certains réclament la réalisation rapide des projets prévus au CIADT 2003, d'autres proposent de concentrer les moyens financiers pour créer de véritables plates-formes intermodales dans le cadre des prochains contrats de projets. Ils souhaitent que le réseau ferroviaire existant soit modernisé afin d'accueillir des trains de 1000m, nécessaires à la compétitivité du transport combiné. La future politique de transports

devra prendre en compte les déplacements domicile-travail (pas uniquement ceux du corridor) et permettre une meilleure intermodalité. Une coordination interrégionale sur les transports leur semble nécessaire. De façon plus générale, ils se déclarent favorables aux mesures de régulation (réduction temporaire de la vitesse, interdiction de doubler appliquée aux poids lourds, péage incitatif aux heures creuses sur autoroute et péage à l'entrée des villes) et aux mesures de progrès technologique présentées par l'Etat.

Des représentants des **ports de Barcelone et Marseille** sont venus exposer leurs demandes. Pour le directeur du port de Barcelone, seule une politique s'appuyant sur la réalisation de plates-formes intermodales proches des ports et reliées entre elles par un couloir ferroviaire modernisé permettra de maîtriser les impacts de la croissance des trafics. L'enjeu commun des 6 ports de la Méditerranée étant d'attirer les trafics asiatiques et africains, il propose une stratégie de façade méditerranéenne qui s'inspire du modèle des ports du Nord.

Pour la Communauté urbaine



marseillaise, sauvegarder la place de Marseille comme premier port de la Méditerranée est un enjeu national. Son représentant s'inquiète du renforcement des corridors de transports concurrents et des capacités offertes par Fos 2XL qui lui semblent largement insuffisantes pour faire face aux évolutions de trafic. Le représentant du port autonome de Marseille voit dans les autoroutes de la mer une alternative aux autoroutes terrestres qu'il s'agit de favoriser en taxant plus fortement la route.

Les acteurs ou les **associations** (MNLE, CLAPE, FNAUT, FNE, Sauvegarde des coteaux du Lyonnais) ne conçoivent pas que l'on puisse vouloir à la fois diminuer les émissions de GES de la route et permettre l'augmentation du trafic routier. Ils proposent d'en finir avec une politique de transport tendancielle qui accompagne la croissance des trafics pour retenir à la place une politique qui définirait la manière dont des objectifs futurs peuvent être atteints, notamment ceux de Kyoto, de l'après pétrole et d'une moindre consommation de l'espace. Ils se prononcent pour des mesures immédiates de régulation et de gestion du trafic et une meilleure coordination des autori-

tés organisatrices de transport, afin de revenir à des villes plus concentrées et de limiter l'étalement urbain. Pour ce faire, ils demandent à l'Etat d'assurer une cohérence nouvelle des politiques de planification territoriale. Toutefois, les besoins locaux doivent être mieux pris en compte, pour construire des réseaux cohérents et soutenables aux plans économique, social et environnemental.

Le financement des alternatives modales à la route doit être assuré par une éco-redevance sur les poids lourds qui se traduira par moins de camions circulant à vide. Il faudra néanmoins différencier le transit des transports irriguant les bassins de vie. L'incitation au covoiturage, à l'auto-partage et l'étiquetage des produits selon le nombre de kilomètres parcourus leur semblent être de bonnes idées.

Si **ASF** prévoit une croissance future des trafics, moindre que celle annoncée par l'Etat, elle voit comme une nécessité absolue l'augmentation des capacités autoroutières (autoroute co-axiale à 2X(3+2) voies), l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, où ASF est actionnaire principal, n'apportant pas de solution à hau-

teur du problème (1% du trafic poids lourds de l'Ag s'y reporterait). Selon les représentants d'ASF, l'agrandissement de l'A7 permettrait la requalification environnementale de l'autoroute actuelle et assurerait la sécurité de l'exploitation en cas d'incident. Les élus réclament de la part d'ASF une meilleure information sur la pollution et sur les temps de parcours, en amont de l'entrée d'autoroute.

La SNCF et RFF déclarent que les transports ferroviaires peuvent capter les 2/3 de la croissance totale des

voyageurs à l'horizon 2025. Concernant les marchandises, ils estiment que le fer et le fluvio-maritime peuvent emporter la quasi totalité de la croissance future à condition qu'une politique volontariste de report modal soit mise en place et que les projets du CIADT soient réalisés. Pour financer les nouveaux projets ferrés, une redevance poids lourds supplémentaire pourrait être affectée à l'AFITF, les péages ferrés assurant la remise en état du réseau.



Les coûts externes du transport routier

Pour faire suite aux nombreuses demandes (associations, organisations socio-économiques, élus, public), la Commission particulière du débat public a demandé à l'Etat de faire un état des lieux des coûts externes des transports, notamment routiers.

Ils représenteraient 650 Md d'euros pour toute l'Europe et 86 Md d'euros pour la France selon une étude européenne. Les différentes études conduites en France par les ministères concluent au fait que poids lourds et véhicules légers couvrent globalement leurs coûts sur le réseau autoroutier concédé (hors coûts

sur la santé), mais insuffisamment sur le reste du réseau routier. Les poids lourds, dans les grands corridors et sur les routes nationales prolongeant le réseau concédé, bénéficient d'une sous-tarifcation. Des études européennes montrent que la France sous-évalue certains coûts externes par rapport aux pays européens les plus avancés dans ce domaine, ce qui favorise les modes polluants. Il recommande de se préparer à une directive Eurovignette qui devrait intégrer un haut niveau de coûts externes (8 ct d'euro à la tonne/km, contre 1ct aujourd'hui).



Les réunions territoriales

Elles ont pour but de porter le débat plus près du public, dans toutes les villes concernées. Ainsi, 16 réunions territoriales ont eu lieu, dans les trois régions : Rhône-Alpes (Lyon, Saint-Etienne, Chambéry, Grenoble, Valence, Montélimar, Privas), Languedoc-Roussillon (Perpignan, Sète, Narbonne, Montpellier, Alès, Mende) et PACA (Avignon, Marseille, Nice). Il s'agissait dans cette seconde partie du débat, d'apporter des éléments pour la définition d'une politique de transports soutenable et acceptable au regard du triple enjeu : mobilité, environnement et économie. Il fallait, pour cela, identifier les mesures prioritaires et acceptables par

chaque territoire à court, moyen et long terme, tout en veillant à la cohérence des solutions proposées (aménagement du territoire, coordination des acteurs et sources de financement). La Commission particulière a initié un atelier de réflexion, comprenant des représentants des conseils régionaux, d'associations et des acteurs socio-économiques, afin d'articuler les mesures présentées par l'Etat, pour les proposer au public. 3 orientations majeures ont été retenues : la mobilité soutenable (progrès technologique et actions sur la demande : transports urbains, fiscalité, urbanisme, réorganisation commerciale...) ; le report modal, mesure consensuelle, qui

permettrait un report des 2/3 de la croissance totale des voyageurs et enfin les infrastructures autoroutières, dont une majorité souhaite la requalification (mise aux normes, bruit, pollutions), mais s'oppose aux créations et agrandissements.

Lors de chaque réunion, le représentant de la DDE locale ainsi que la DIREN présentaient tour à tour les enjeux locaux d'aménagement et d'environnement. Tous ont fait remarquer la richesse et la fragilité de leur environnement et la difficile conciliation entre un développement inéluctable dû à la pression démographique et la sauvegarde nécessaire de ce qui fait l'attrait de ces régions.

p.4

Enseignements des réunions territoriales

À la lumière des débats qui ont eu lieu dans les réunions territoriales, pour chaque région, la Commission a classé les propositions et les remarques des différents types d'acteurs concernant la mobilité soutenable, le report modal et la création/l'optimisation des infrastructures.

Mobilité soutenable

Pour les associations, la réponse au double phénomène de congestion routière et d'émissions de CO₂ devrait exclure par principe le recours à l'augmentation des capacités autoroutières au profit du développement des transports collectifs et des modes doux (notamment le vélo). Le dispositif Vélo'v à Lyon est cité à titre d'exemple. "Le bon transport, c'est celui que l'on ne fait pas" indique un représentant d'une association écologiste du Languedoc-Roussillon. Des mesures d'aide aux mobilités de proximité doivent être imaginées sur la base des infrastructures existantes. Les associatifs pensent que l'extension des lignes de tramway, de tram/train, de voies de bus réservées peuvent être une bonne alternative aux rocades urbaines. Selon les élus, les impacts sociaux d'une éventuelle restriction des

déplacements routiers pour les populations les plus fragiles doivent s'accompagner de la mise en place d'une tarification sociale des transports en commun. Ils considèrent que le poids financier que représente l'extension des transports collectifs est lourd et qu'un aménagement du versement transport permettrait l'accélération du maillage des lignes. La densification urbaine est un préalable aux transports collectifs et à la réduction de l'usage de la voiture. Le stationnement urbain doit être contraint au profit d'un stationnement périurbain connecté aux modes alternatifs à la voiture. Les représentants du monde socio-économique proposent de promouvoir les plans de déplacement des entreprises à l'échelle d'une zone d'activité et de déployer des liaisons intercités pour répondre à l'engorgement de l'arc languedocien. Le président de la commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes note un début de rupture dans les comportements en constatant l'augmentation de la fréquentation des TER et la diminution des déplacements sur l'A47.

Les associatifs, les élus et le public souhaitent que l'Etat participe à une meilleure organisation des différents niveaux de décisions au

sein des autorités organisatrices de transport, par l'élaboration d'un schéma coordonné de trans-

ports multimodal au sein d'un organisme public rassemblant les décideurs à l'échelle du territoire. En effet, la cohérence et la complémentarité des modes de transports semblent actuellement faire défaut. Un directeur départemental de l'équipement souhaiterait une harmonisation entre grandes infrastructures et transports urbains.



ports multimodal au sein d'un organisme public rassemblant les décideurs à l'échelle du territoire. En effet, la cohérence et la complémentarité des modes de transports semblent actuellement faire défaut. Un directeur départemental de l'équipement souhaiterait une harmonisation entre grandes infrastructures et transports urbains.

Parallèlement à cela, une politique d'aménagement du territoire devrait réduire la mobilité sur les grands axes au profit d'un développement mieux équilibré des

montré la nécessité de canaliser la périurbanisation sur les axes de transports collectifs et de densifier l'habitat au coeur des agglomérations. Certains participants demandent à l'Etat de tenir son rôle d'autorité réglementaire en édictant de nouvelles règles du jeu en matière d'urbanisme. La régionalisation et la déréglementation des transports ont eu pour contrepartie une déconnexion des territoires entre eux : multiplication des SCOT, superposition des périmètres de compétence. Face à l'étalement urbain,

certain élus demandent la pleine application de la loi SRU voire sa modification, pour tenir compte des effets pervers de cette loi. Pour la DDE, l'extension de cette loi aux communautés de communes pourrait être envisagée.

Les représentants d'association demandent à l'Etat de fixer un objectif national prioritaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour atteindre le **facteur 4** puis de définir les moyens à mettre en oeuvre pour l'atteindre. Ils souhaitent que les transports soient limités grâce à la maîtrise de la demande et à la **modification de l'organisation économique** (relocalisation, remise en cause des flux tendus), les tendances actuelles menant à une impasse. L'élargissement des autoroutes ne leur paraît pas être une réponse durable à l'augmentation des trafics : d'autres solutions doivent être trouvées. Selon l'association Arc Environnement, la contrainte fera émerger des idées nouvelles.

Les acteurs socio-économiques parient quant à eux sur les progrès technologiques et les bio-carburants qui permettraient la reconversion de certaines terres agricoles. Le débat a semblé parfois se figer dans une dichoto-



mie idéologique irréconciliable, sans volonté de trouver des solutions communes.

Un certain nombre de représentants d'associations souhaiteraient que soit développée l'**éducation citoyenne au déplacement**. Le représentant du Réseau Actions Transports propose de faire de la mobilité douce une grande cause nationale pour expliquer aux citoyens la nécessité d'un changement de comportements en matière de transport. En ce sens, certains participants réclament des étiquettes intelligentes qui renseigneraient sur le kilométrage effectué par les produits achetés. Le vice-président de la Communauté d'agglomération Nice-Côte d'Azur estime que le débat public constitue un outil pédagogique indispensable qui permet la prise de conscience des populations vis-à-vis de mesures parfois impopulaires à prendre.



Report modal

Des efforts plus soutenus en faveur du report modal permettraient-ils de se passer d'un agrandissement des autoroutes ? La SNCF et RFF déclarent pouvoir emporter sur le fer toute la croissance des marchandises et jusqu'à 2/3 de la croissance totale des voyageurs à l'horizon 2025 à condition d'une part, de réaliser tous les projets ferroviaires inscrits au CIADT de 2003 ou dans les contrats de plan et d'autre part, de mettre en place une taxation pour inciter au report modal. Le représentant d'ASF estime que l'Etat n'aura pas les moyens de financer l'ensemble des projets ferroviaires prévus dans les délais annoncés, compte tenu de la réduction des ressources financières de l'AFITF, consécutive à la privatisation des sociétés d'autoroute. Agrandir les autoroutes lui semble nécessaire pour accompagner l'augmentation des trafics. Pour l'Etat, il convient de dépasser cette polémique. Les chiffres de croissance des trafics et de report modal avancés par les tenants du fer et de la route sont compatibles.

Les associatifs souhaitent l'arrêt des investissements routiers au profit de la réouverture de lignes ferroviaires secondaires. Le président de la FNAUT considère que si l'on veut respecter l'engagement du facteur 4, les choix autoroutiers du CIADT 2003 doivent être réexaminés. L'instauration d'une **taxe carbone** incitative ou une **taxe de type RPLP** (redevance poids lourds liée aux prestations) permettrait d'inverser la courbe du trafic routier et de financer les modes non polluants. Pour certains acteurs économiques, une telle mesure serait de nature à créer un nouvel équilibre en matière de fret et permettrait de mettre fin à certaines pratiques déloyales.

Pour d'autres, le développement du transport combiné sur des trains de 1000 mètres est un

mode plus performant que l'autoroute ferroviaire, **pour le transport des marchandises**. Ils souhaitent de meilleurs créneaux et du cadencement. La création de plates-formes logistiques, mieux connectées aux différents modes, leur paraît aller dans le bon sens.

Pour les voyageurs, la croissance des trafics devra se traduire par des dessertes supplémentaires au niveau départemental, régional et interrégional, la réouverture de lignes secondaires, des quais et des parkings supplémentaires. Des parcs de stationnement favoriseraient le report modal selon les élus. Le public



demande des mesures tarifaires pour le train et une plus grande fluidité d'utilisation quant au choix des TER et TGV/Corail. Concernant le développement des **ports**, une interaction complète entre la ville et son port suppose une concertation réelle de tous les acteurs, selon les élus. A l'image des ports du Nord, une intermodalité équitablement répartie entre les trois modes -fluvial, ferré et routier- serait idéale. Un conseiller régional PACA souhaite que l'Etat fasse évoluer la législation sur le transport par la route des matières dangereuses et qu'il réévalue les perspectives du transport fluvial, les prévisions pour 2020 étant en passe d'être atteintes dès 2007. Favorables à une meilleure utilisation du **Rhône**, les représentants de la Frapna et de la Fnaut, ne remettent pas en cause

l'abandon du canal Rhin-Rhône, incapable d'offrir un temps de parcours satisfaisant sur le transit Nord-Sud et par ailleurs doté d'un bilan énergétique négatif. Hervé Mariton, Député-Maire de la Drôme, et rapporteur du budget à l'Assemblée nationale, considère que la réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières est un choix irréversible relevant de la facilité politique. Il plaide contre tout doublement de l'A7. Quoi qu'il en soit, élus et associatifs pensent qu'on ne détrônera pas la route tant qu'elle ne sera pas plus pénalisée. Certains acteurs socio-économiques jugent que le report modal répond mal aux besoins d'éclatement des marchandises et à leur nature, que la route fait partie de la chaîne logistique et relie les pôles de compétitivité du département. La route restera indispensable pour les trajets terminaux. D'autres regrettent la baisse des aides européennes allouées aux transports non terrestres et jugent l'offre ferroviaire peu dense et peu fiable. Des moyens de contrôle accrus sur la circulation des poids lourds et une harmonisation européenne sociale sont également demandés.

L'augmentation des 40%, prédite par les experts et par l'Etat, est

remise en question par les associations qui pensent que ce chiffre ne tient pas compte de la hausse du prix du pétrole et des changements de comportement. Le représentant de l'OITC, lui, estime que les **prévisions de trafic** de l'Etat sont justes, principalement du fait des voitures particulières. Bien qu'il se prononce en faveur du report modal, il estime que la route restera prépondérante en dépit du doublement du ferroutage et du quadruplement des transports par la voie d'eau. Bloquer les investissements routiers ne ferait qu'augmenter la congestion et pénaliserait la croissance économique et l'emploi, selon lui. Il considère que l'élargissement des autoroutes est nécessaire et que le facteur 4 sera atteint grâce aux progrès technologiques. Nombre d'élus et représentants d'associations contestent le lien entre croissance des trafics et développement économique local. Pour l'Etat, si un lien existe entre croissance du PIB et augmentation des trafics sur autoroutes concédées, la corrélation n'existe plus au niveau local, sur les nationales. Enfin, les innovations technologiques ne peuvent être la seule solution pour atteindre le facteur 4 : faire uniquement confiance à des techniques inconnues aujourd'hui pour faire face à un changement climatique certain paraît aux représentants de l'Etat dangereux et irresponsable.

Infrastructures nouvelles ou optimisation des infrastructures existantes

Si le consensus se fait sur les projets d'infrastructures ferroviaires, les projets routiers sont l'objet de controverses. L'amélioration de l'existant paraît préférable et les axes nouveaux à créer sont assortis d'obligation de desserte, d'aménagement et de protection environnementale.



Côté fer, la reprise des investissements sur le réseau secondaire, la réhabilitation de lignes abandonnées et le rattrapage du retard pris par les projets inscrits aux plans Etat-régions 2000-2006 sont vivement réclamés. La réalisation d'un axe méditerranéen mixte à grande vitesse devra être achevée grâce à la construction de ses maillons manquants : Montpellier-Perpignan, LGV PACA. Concernant les marchandises, le Lyon/Turin est peu contesté, mais étant donné la hauteur des financements nécessaires, bon nombre de participants souhaiteraient l'approfondissement des études sur le Montgenèvre.



Concernant les **ports**, les élus demandent une meilleure desserte des hinterlands, l'accélération des autoroutes maritimes et des navettes maritimes régulières sur la façade méditerranéenne.

Côté fleuve, le président régional de la batellerie propose d'aménager les deux axes montants Seine-Nord Europe et Moselle-Rhône. Les acteurs socio-économiques souhaitent la suppression des goulets d'étranglement sur le canal du Rhône à Sète.



Côté route, le vice-président du Conseil général de l'Isère indique que l'autoroute a tendance à appauvrir les territoires périurbains en y installant de vastes zones commerciales. Il prône l'installation de commerces et d'activités du quotidien, la limitation de la vitesse sur les voiries d'accès et le développement des transports collectifs sur ces axes. Certains élus de la vallée du Rhône craignent que le débat public n'aboutisse à des mesu-



Alain Verbeke, association Colère 26.

res favorisant les trafics de transit au détriment des déplacements locaux, les autoroutes jouant de plus en plus le rôle de boulevards urbains. Aussi, élus et associations prônent plutôt une amélioration des infrastructures existantes afin de sécuriser et de réduire les impacts sur les autoroutes existantes (accidents, stress, inondations) : réaménagement des routes nationales pour les trajets locaux, aménagement d'aires de parking aux entrées d'autoroute pour favoriser le covoiturage, fixation d'un seuil plafond de nombre de camions au-delà duquel des mesures de réservation ou de régulation s'appliquent, mise en place avant les entrées d'autoroute d'une information sur les temps de parcours, réductions importantes des nuisances et mise aux normes les plus récentes (protection phonique, transparence hydraulique), voies sur l'autoroute réservées aux transports collectifs, mise en réservation des terrains SNCF et RFF autour des gares en vue de la création de pôles relais, établissement rapide des mesures de régulation des trafics autoroutiers présentées par l'Etat (interdiction de doubler pour les poids lourds, modulation des péages et diminution de la vitesse).



Jean-Louis Roumégas, président du groupe Verts, Montpellier

En Languedoc-Roussillon,

la région connaît des problèmes importants de congestion au droit de Montpellier aux heures de pointe et pendant les périodes estivales. Les trafics sur l'A9, constitués par une grande part de poids lourds, augmentent au rythme de 9% par an. Le développement des trafics transfrontaliers est doublé d'une forte demande des déplacements locaux (urbanisation extensive et développement des activités tertiaires, forte croissance démographique). Toutefois, dans cette région, les problématiques sont totalement différentes selon que l'on se situe le long du couloir languedocien ou dans les Cévennes et en Lozère.

• **Dans le couloir languedocien,** de nombreuses divergences se manifestent quant au dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier, mais chacun a conscience de la nécessité de différencier trafic local et transit. De nombreux acteurs souhaiteraient

voir se développer le trafic fluvial et maritime (cabotage et autoroute de la mer). Les acteurs socio-économiques réclament les mises à 2 fois 2 voies de la RN 300 à Sète (pour relier l'A9), la mise à 2 fois 3 voies de l'A9 au droit de Perpignan, le contournement de Nîmes, et une rocade à l'ouest de la capitale catalane.

• **Dans les Cévennes et en Lozère,** où la peur de la désertification est grande, l'autoroute des Piémonts n'est pas retenue. L'aménagement de la liaison routière Nîmes-Alès, les contournements du Boulou, de Mende, de Langogne sont également réclamés. Le développement des NTIC, de la fibre optique, du télétravail pourraient constituer des solutions de désenclavement.

La réouverture des lignes ferroviaires anciennes, l'installation de tramways, de pistes cyclables sont fortement souhaités, afin que « l'harmonie locale qui règne entre

présence de l'homme et environnement perdure ».

Concernant la RN88, les élus estiment que cet axe permettra de désenclaver le territoire.

Une approche d'intégration multidisciplinaire du projet, en totale concertation, leur paraît nécessaire.



En Rhône-Alpes,

la même dichotomie existe qu'en Languedoc-Roussillon entre l'axe vallée du Rhône, les territoires excentrés (Ardèche, Loire) et les vallées alpines (Isère, Savoie, Haute-Savoie).

• **Sur l'axe vallée du Rhône,** les élus et les représentants d'associations s'opposent aux projets autoroutiers à cause des nuisances, de la pollution et des conflits d'usage entre trafics locaux et transit. Cette opposition n'est pas partagée par les acteurs socio-économiques qui craignent un effet négatif de la congestion sur l'économie.

• **A Lyon,** le système de transport doit à la fois désengorger l'agglomération par des voies de contournement ferré et routier et relier les pôles majeurs de ce territoire par le développement des transports collectifs et la réalisation d'infrastructures d'intérêt national et international, selon la DDE (A48, A432, A45, A89, LGV Lyon-Turin et branche sud du TGV Rhin-Rhône). Si le contournement ferroviaire semble bien accepté dans son principe, ses grandes caractéristiques sont discutées. L'association Fracture réclame une ligne dédiée au fret, en dehors des zones urbaines, et desservant les chantiers multimodaux à Valence et Ambérieu. Plus au sud, une gare TGV à Montélimar-Allan et la reprise du trafic voyageurs sur la rive droite du Rhône sont également réclamés.

• **En Ardèche et dans la Loire,** l'aménagement du territoire et les systèmes de transport doivent dynamiser les activités économiques.

Les projets autoroutiers sont contestés (A79 et A45) car ils ont un effet néfaste sur l'environnement et appauvrissent les territoires parcourus.

Des améliorations des dessertes ferroviaires pour Saint Etienne et la vallée du Giers, l'aménagement routier de la RN 102 et son prolongement vers Langogne, ainsi qu'un axe structurant en Ardèche, entre Loriol, Privas, Aubenas, et Alès, un programme de contournement des villages (Viviers et Le Teil) sont demandés.

Le département réclame une aide financière de l'Etat afin de moderniser son réseau routier et notamment la RN 86, qui constitue un axe essentiel de trafic en cas de congestion de l'A7.

• **Dans les Alpes,** les poids lourds encombrant les vallées alpines créant nuisances et insécurité. Les habitants s'opposent au doublement du tunnel du Fréjus ainsi qu'au tracé de l'A51 tel qu'il a été retenu par l'Etat. Selon eux, cette solution viendrait faire écho à l'erreur faite par l'A7 avec le tunnel de Fourvière. La liaison défendue par les associations leur semble préférable, tout comme leur semble nécessaire l'électrification de la voie Valence-Grenoble.





En Provence-Alpes-Côte d'Azur,

nombre de participants regrettent le manque d'une vision de l'aménagement de l'arc méditerranéen. Ils considèrent comme primordiale l'accessibilité de la région tant dans ses déplacements internes qu'à l'échelle régionale et européenne.

- **au nord de la région** : la problématique est celle de l'axe rhodanien (congestion sur l'axe, demandes de mesures de régulation des trafics autoroutiers, de protections phoniques et de report modal et contre l'agrandissement de l'A7). L'aire urbaine avignonnaise, constituée de pôles urbains situés à 40 km les uns des autres s'organise autour des accès autoroutiers et pâtit de la périurbanisation.
- **à Marseille** : où l'on demande la mise en

place d'infrastructures (hinterland, Fos2XL) pour préserver la place du port au niveau national, le renforcement des relations entre les agglomérations du delta méditerranéen et la création de couloirs alternatifs (A75, A51), ainsi qu'une desserte marchandises par le tunnel du Montgenèvre ;

- **dans les Alpes-Maritimes**, où le souhait d'une meilleure accessibilité vient concurrencer la crainte d'une superposition des infrastructures et s'exprime le refus de voir le territoire comme un simple espace de transit routier. La ligne nouvelle mixte jusqu'en Italie devrait éviter la voie littorale actuelle de façon à limiter les nuisances pour les riverains.



Interview de François-Michel LAMBERT Association Arc Environnement



Comment envisagez-vous la mise en œuvre de la rupture, préconisée par votre association ?

Il y a dans cette question une perception erronée de notre analyse et de nos propositions : certes il y a « rupture » sur la politique menée en matière d'aménagement du territoire et plus particulièrement sur ce qui est des infrastructures routières et de leurs utilisations, mais ce n'est pas un choc, c'est une annonce de changement de cap qui mettra plus d'une décennie à s'accomplir à tous niveaux, tant sur les infrastructures que sur les taxations, autres incitations ou contraintes. A titre d'exemple, la réforme Raffarin de 1996 limitant le développement des grands centres commerciaux a bousculé en quelques années les schémas logistiques tout en les renforçant.

Les entreprises sont-elles préparées à ces changements ?

Certaines entreprises ont pris les devants face à des contraintes externes anticipées (pression citoyenne, axes de circulation saturés en région parisienne, hausse du prix du baril), comme Auchan, Carrefour et Monoprix qui font passer de plus en plus de containers par voie fluviale. La marque Cristalline, adossée à un maillage de petites sources régionales, limite le transport des bouteilles et constitue un exemple de localisation ciblée de l'industrie.

Comment réagissez-vous aux craintes de récession associées à une éventuelle réduction de la mobilité ?

Aujourd'hui une majorité des acteurs économiques nous disent qu'il faut capter un maximum de marchandises en import-export Europe. Mais en quoi le trafic entre l'Espagne et le Nord-Europe nous enrichit-il ?

La France, et nos territoires, en choisissant de fonder une économie sur autre chose que le « tout routier », et son corollaire, la mobilité extrême, ancreront notre économie sur des fondamentaux stables et sûrs, à l'abri de conjonctures telles que le prix du pétrole, la fluidité des axes, etc ... Nous faisons le pari que nos chercheurs en logistique deviendront des référents en matière d'organisation logistique sur des schémas plus complexes, prenant en compte les contraintes environnementales, les ralentissements de la vitesse d'approvisionnement, la pression citoyenne. Notre matière grise sera un atout : nos développements technologiques pour répondre à ces enjeux seront exportés, nos managers seront recherchés.

En conclusion, nos amis suisses, avec la mise en place de la RPLP, ont montré la voie.