

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

***Audition publique***

***Montpellier, le 22 mai 2006***

***Jacques Molinari, secrétaire  
scientifique du GIR Maralpin***

***Débat public Politique des transports VRAL***  
***Le point de vue***  
***du GIR Maralpin***

**Recadrer le débat  
et changer de démarche**

Montpellier – 22 mai 2006

# Le recadrage du débat : un plan

1. Élargir le périmètre du débat à l'ensemble de l'arc méditerranéen
2. Accorder la primauté à l'aménagement du territoire
3. Changer de démarche méthodologique
4. Tirer les enseignements des débats publics précédents
5. Promouvoir un changement de politique

# 1. Élargir le débat à l'ensemble de l'**arc méditerranéen**

- Une **politique des transports** ne se définit pas sur un *itinéraire* mais sur l'ensemble des **espaces** concernés [ *Pyrénées, Alpes, Europe du Nord, Arc méditerranéen* ]
- Le corridor rhodanien assure **axialement** et **symétriquement** les dessertes exclusives et communes de :
  - Port de Marseille-Fos (1<sup>er</sup> port français et de Méditerranée)
  - Deux régions : Paca & Languedoc-Roussillon
  - Courants touristiques migratoires équirépartis entre l'Est et l'Ouest
- Les analyses et stratégies des grandes aires portuaires de Barcelone, Genova et Marseille doivent être prioritairement prises en compte [**priorité au ferroviaire**] ainsi que leurs interrelations [**mutualisation des infrastructures**]

## La branche provençale ne peut être exclue d'un débat portant sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

- Elle contribue pour la majeure part au trafic voyageurs de la Vallée du Rhône
- Elle établit la continuité de l'arc méditerranéen et assume la liaison terrestre [route & fer] entre les deux grands bassins portuaires de Gênes-Savone et de Marseille-Fos
- Elles assume actuellement la totalité des trafics de transit routier entre la Catalogne et l'Italie

## Un impératif : juguler en Provence la croissance du trafic de transit routier international

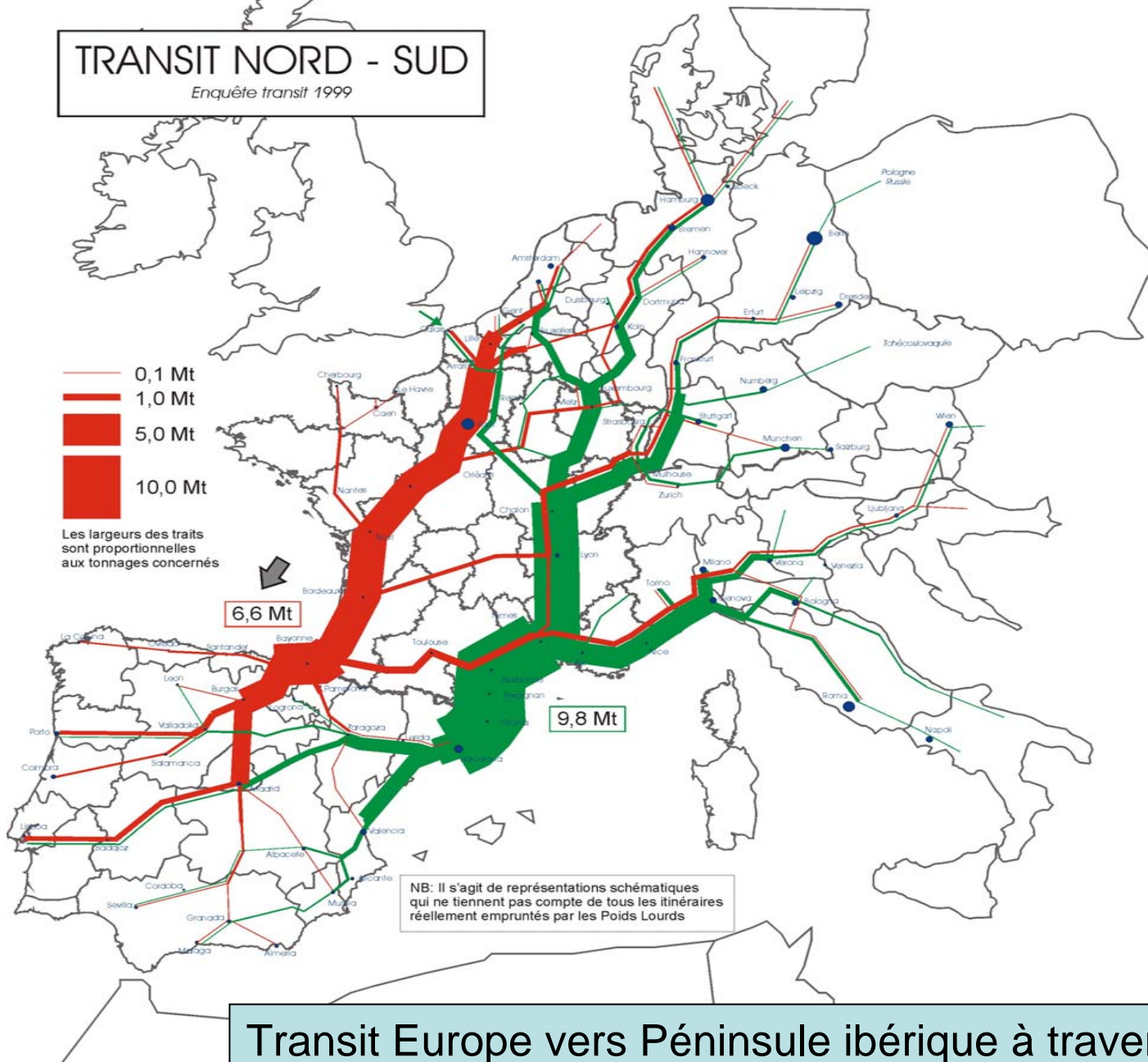
- Le fret de transit O/D catalan affecte les 3 branches du Grand Delta [Diapo 7]
- L'intensité du trafic provençal (~40 % du transit France-Italie) et sa croissance soutenue [Diapo 8] imposent son report modal sur le rail par l'ouverture urgente de la Transalpine "Lyon-Turin" et son acheminement (ferroviaire) par la Vallée du Rhône [Diapo 9]

# TRANSIT NORD - SUD

Enquête transit 1999



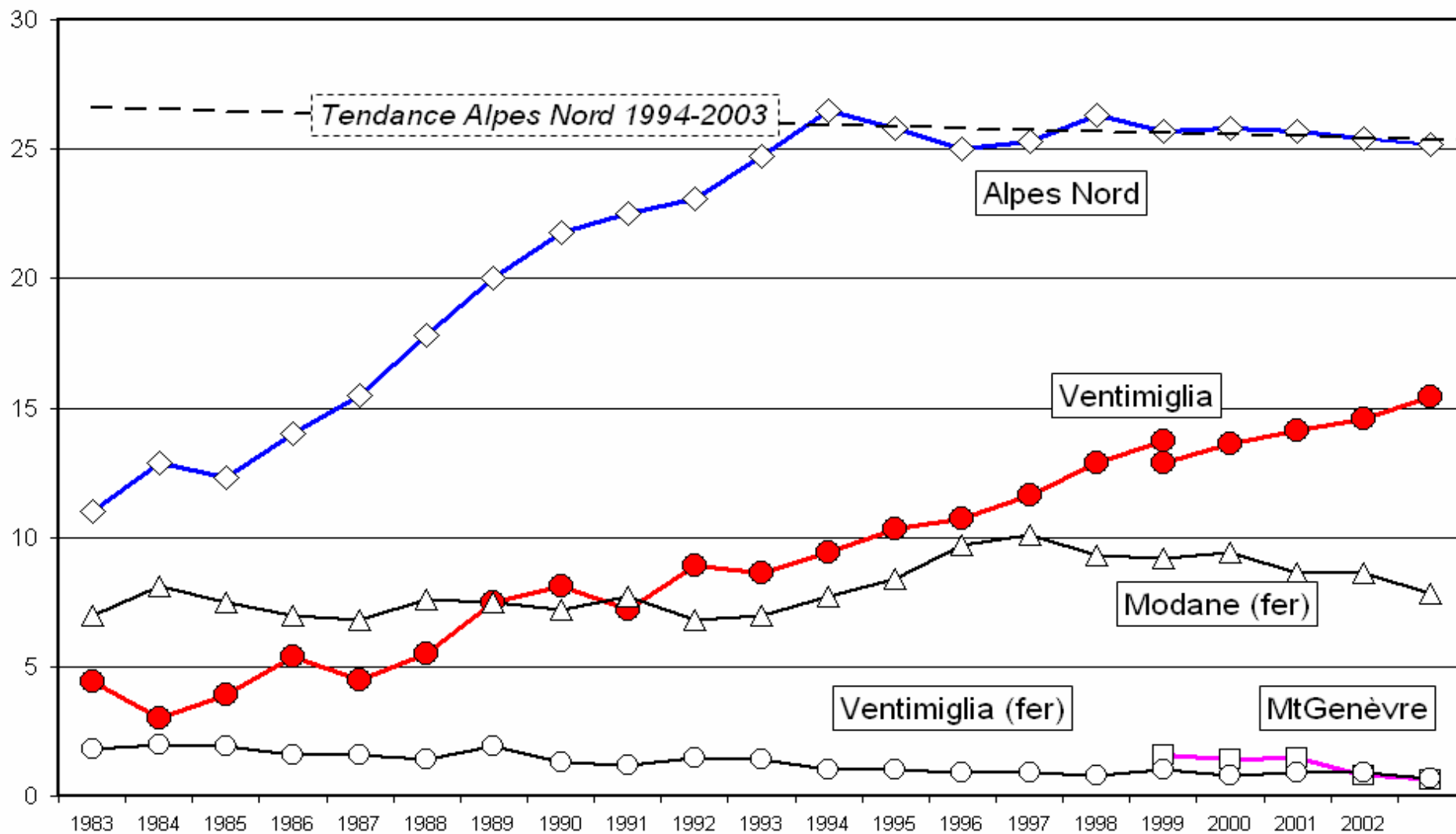
Les largeurs des traits  
sont proportionnelles  
aux tonnages concernés



NB: Il s'agit de représentations schématiques  
qui ne tiennent pas compte de tous les itinéraires  
réellement empruntés par les Poids Lourds

Transit Europe vers Péninsule ibérique à travers la France

# Évolution 1983-2003 du trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes



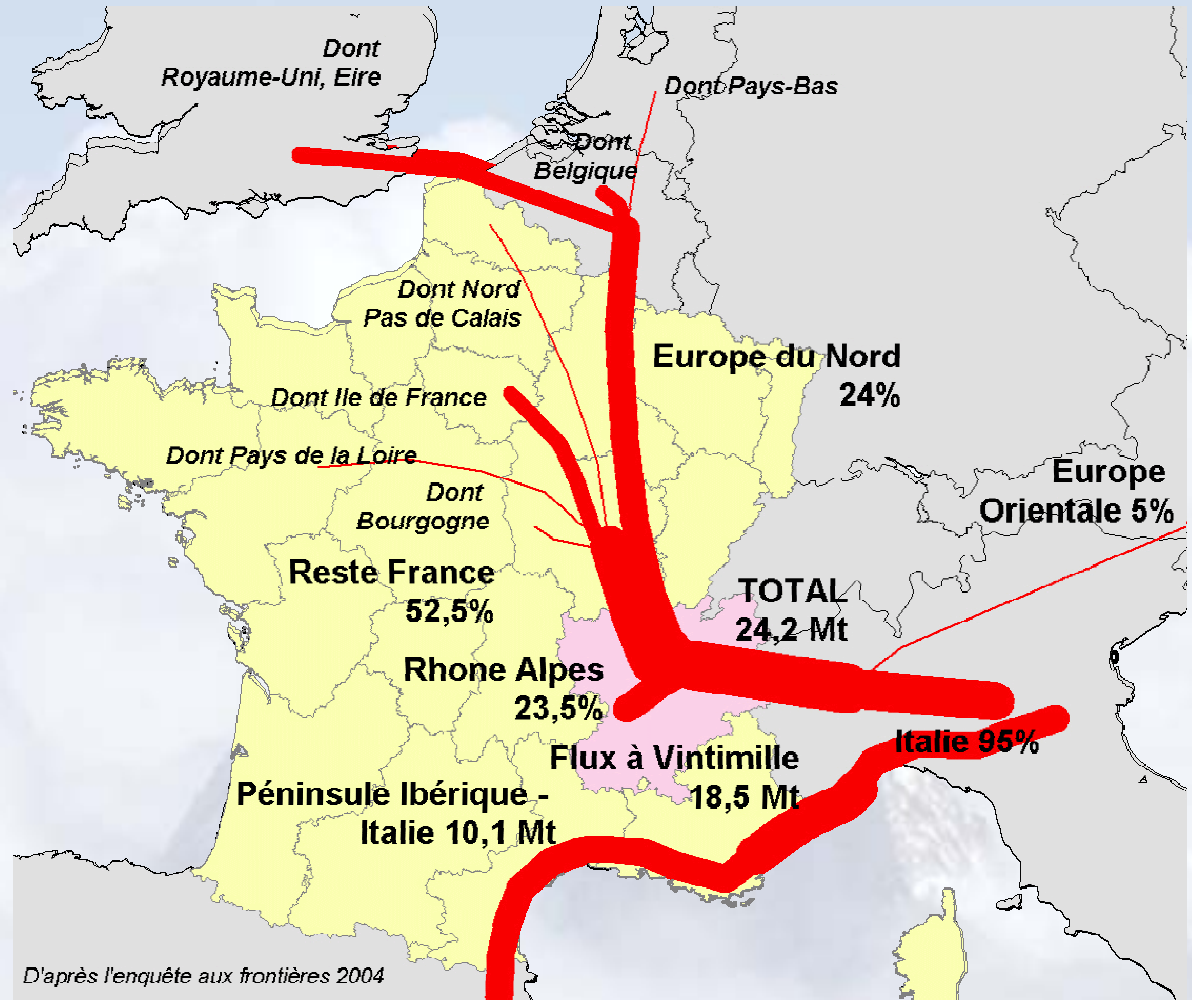


# Qui circule dans les tunnels aujourd'hui ?

## Première exploitation de l'enquête aux frontières (2004)

Principales Origine-destination des flux marchandises dans les 2 tunnels alpins

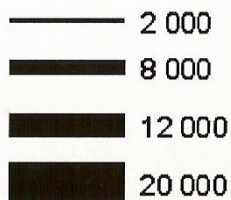
Les résultats définitifs seront disponibles le 2ème semestre 2006



## 2.a Accorder la primauté à l'aménagement du territoire

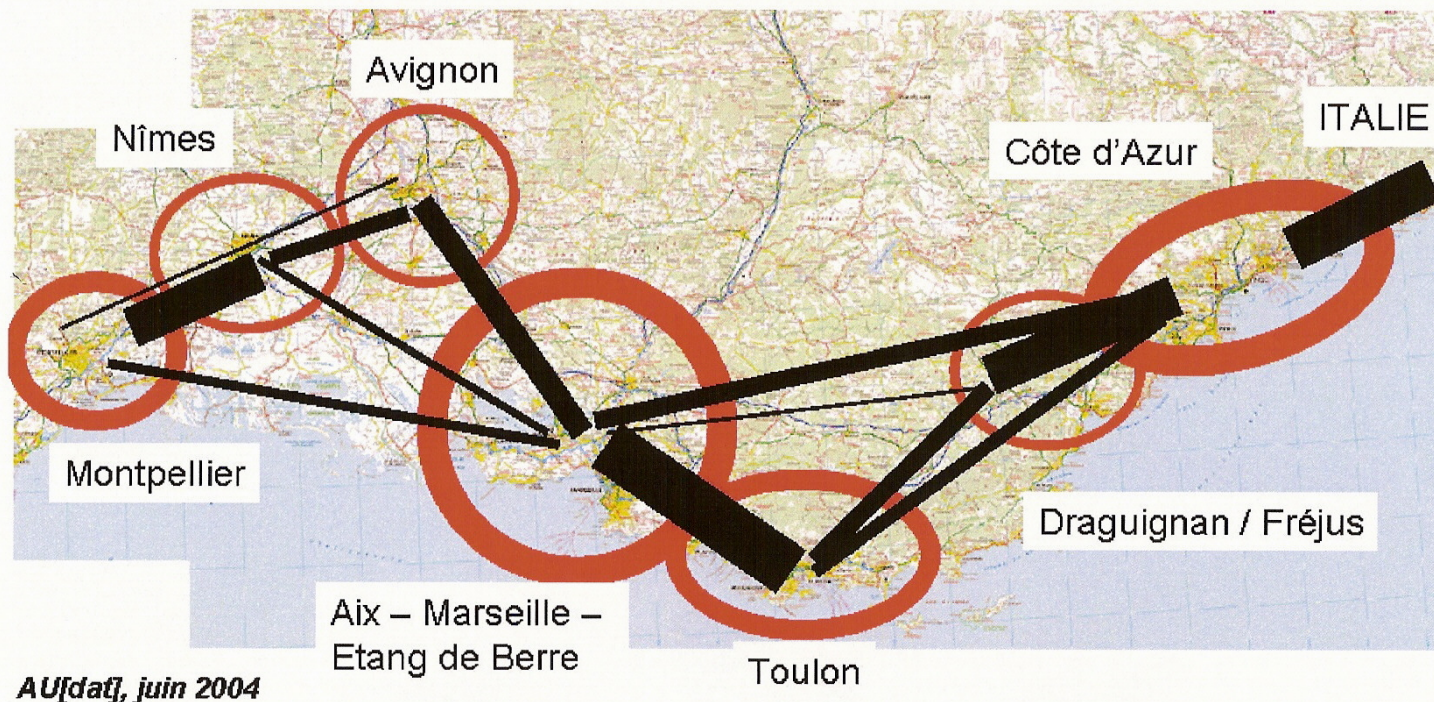
- L'essentiel des déplacements mais aussi des transports est régi par les besoins des territoires et dépend étroitement de la maîtrise de leur aménagement
- Les déplacements interurbains [Diapo 11] de l'Arc méditerranéen illustrent la métropolisation affirmée du versant provençal du Grand Delta
- Ils attestent l'étroitesse des liens s'instaurant entre les deux rives languedocienne et provençale [Diapo 12]

# Flux de déplacements entre les ensembles urbains de l'Arc méditerranéen



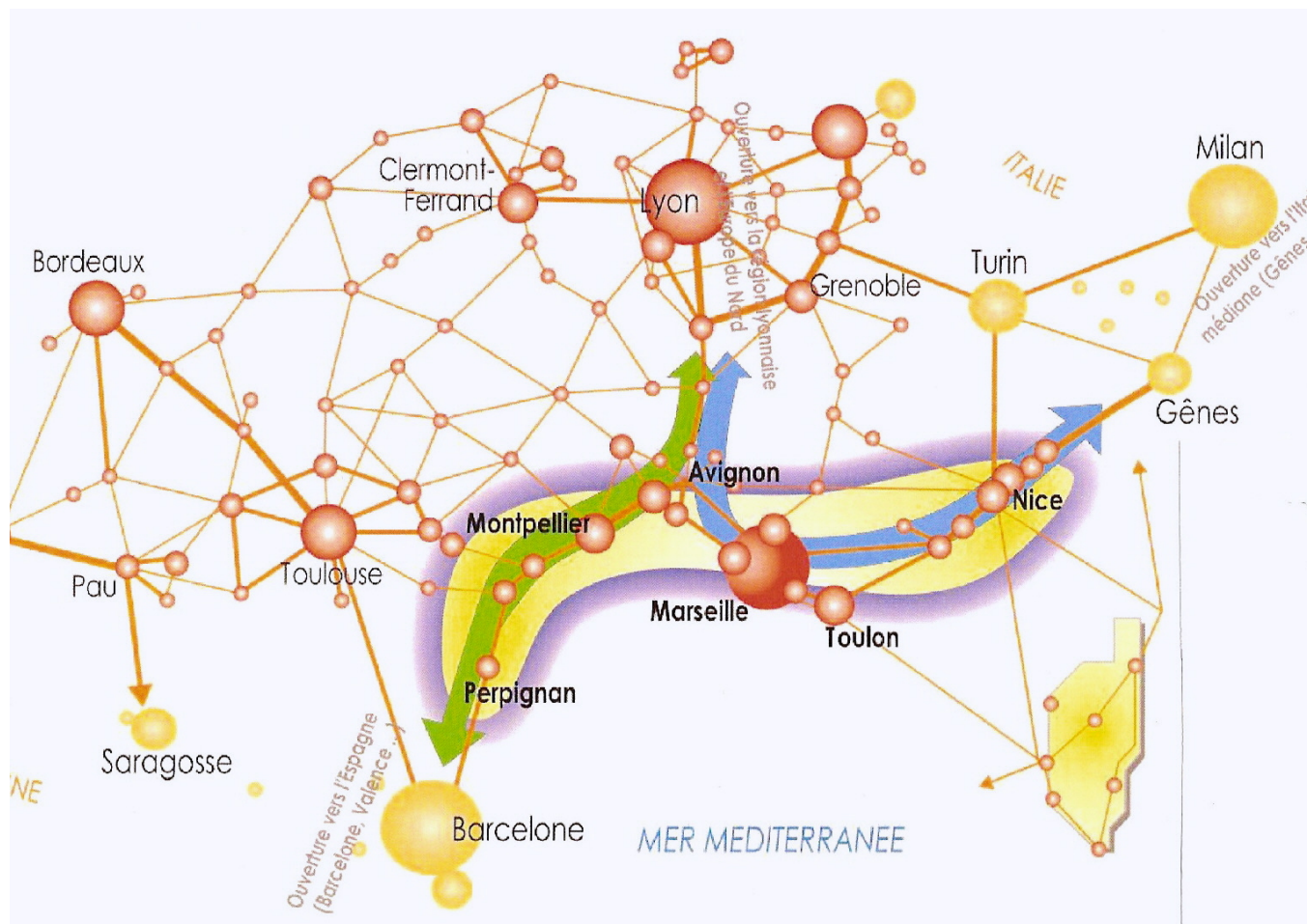
personnes / jour hors été (flux « voiture particulière » uniquement)

(Source : DRE PACA / DRE Languedoc)



AU[dat], juin 2004

# Comment l'espace méditerranéen est perçu par l'Observatoire de la métropolisation [DRE(s) Paca & LR]



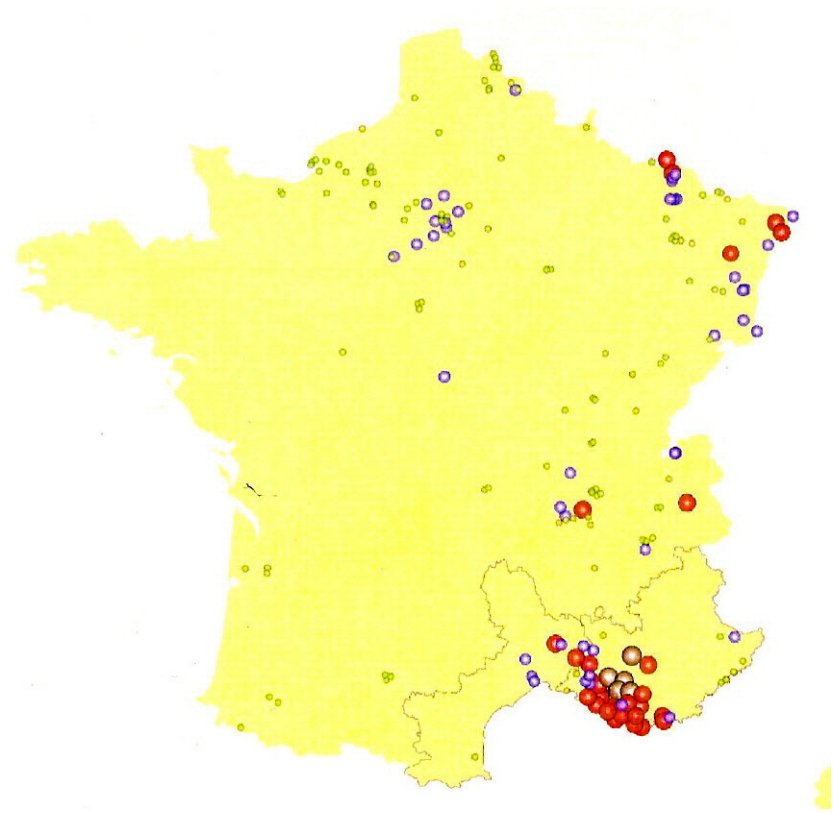
## 2.b Accorder la primauté à l'aménagement du territoire... et se soucier de son devenir !

- L'arc méditerranéen et son appendice rhodanien ont une existence affirmée et un avenir solidaire
  - Espace de transit et de migrations alternées
  - Terres de convoitise
  - Espace fragile et aux ressources menacées  
[Plan Bleu "Perspectives Méditerranée 2025" (2005)]
- Quel sort réserve-t-on à ses populations et à ses milieux ? [Diapo 14]

# Qualité de l'air : situation critique

[ Sources Ademe & Profils environnementaux régionaux ]

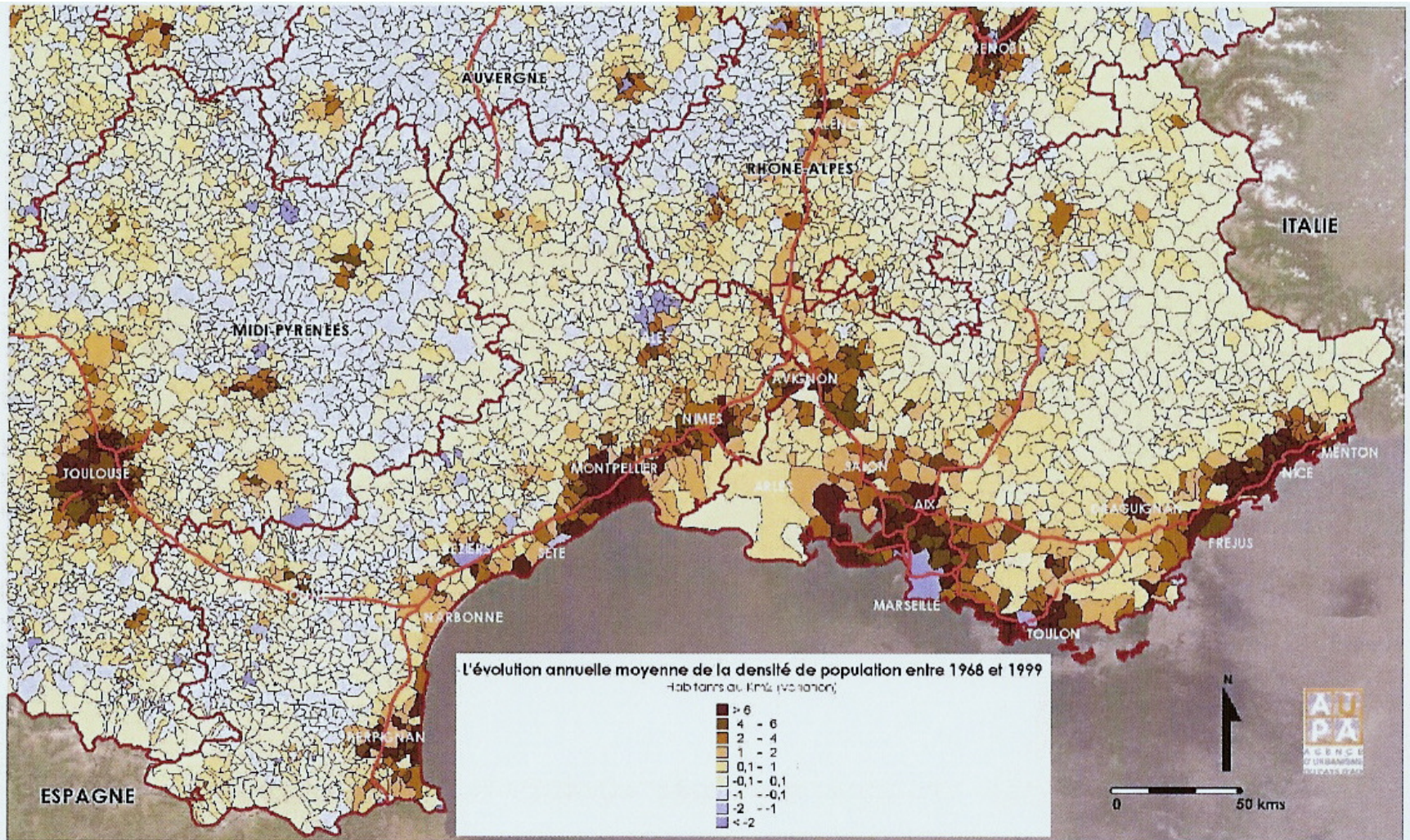
- Transports :
  - 75 % pétrole consommé
  - 50 % de la pollution
- La pollution à l'ozone en France (*ci-contre*) [dépassements du seuil autorisé] (Ademe)
- L'un des secteurs **les plus pollués** de France et **d'Europe**



### 3. Changer de démarche méthodologique

- Substituer *l'analyse rétrospective* au suivisme tendanciel [scénarios prospectifs]
  - Définir la manière dont les objectifs futurs désirés peuvent être atteints [ROBINSON (1990) & Étude OCDE "Transports écologiquement viables"]
- Se référer à des objectifs incontournables
  - Kyoto [avec, pour 2050, division par 4 des GES transports]
  - Politique énergétique ("*après pétrole*")
  - Mettre fin à la consommation (*irréversible*) de l'espace [Diapo 16]

# Densification de l'espace méditerranéen entre 1968 et 1999 [AUPA (2004)]

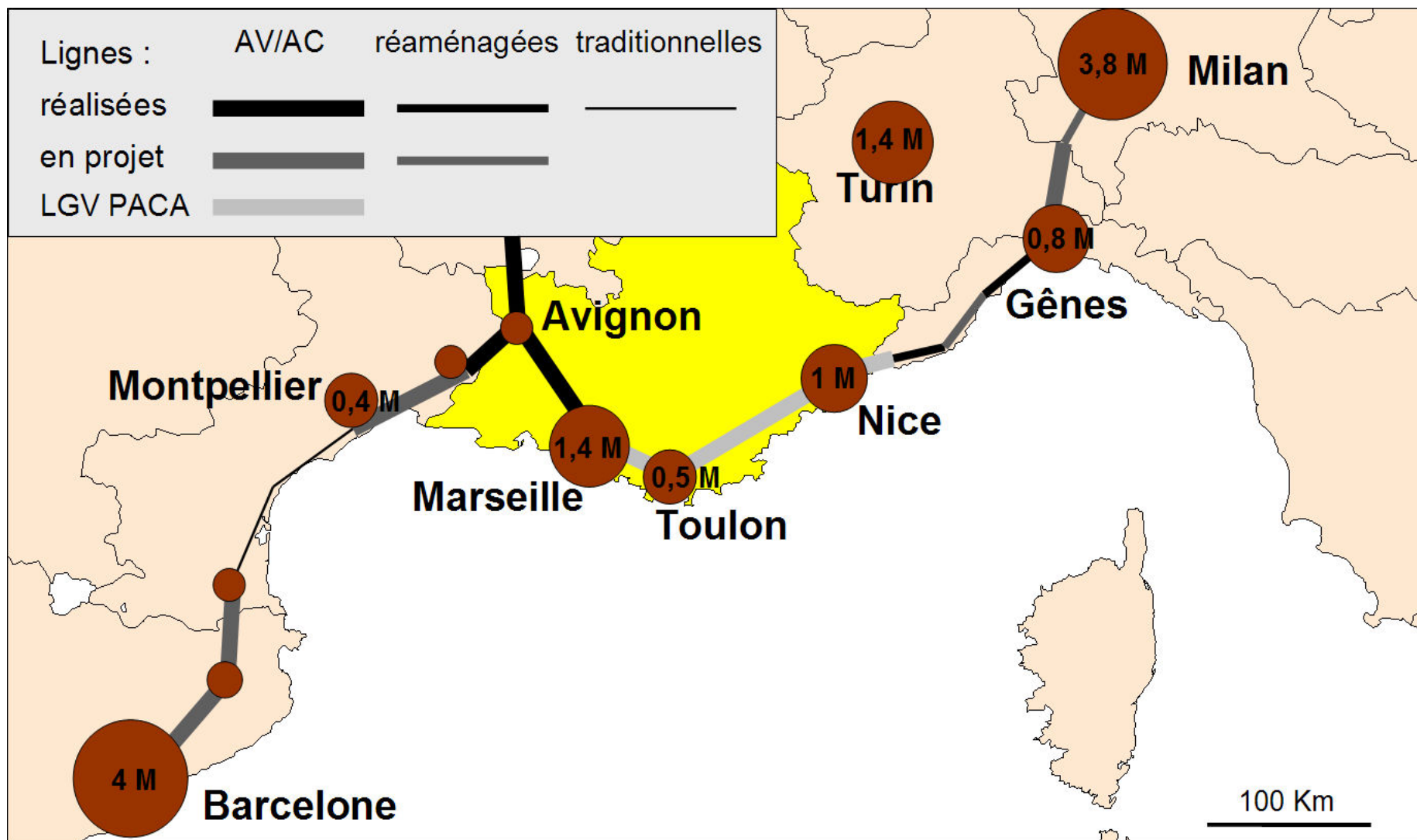




## 4. Tirer enseignements des débats publics récents

- **Grâce au débat public**, tous les projets d'infrastructures nouvelles ont été recadrés avec succès sur une problématique d'aménagement du territoire
  - Extension du port de Nice : projet **repoussé**
  - LGV-Paca : **réorienté** sur l'arc méditerranéen avec desserte des coeurs de villes en vue d'une restructuration de l'espace [Diapo 18]
  - Contournement (auto)routier de Nice : **refus** à la lumière des réflexions sur le chrono-aménagement, la circulation "apaisée" et des risques de périurbanisation

# Une desserte au cœur des 3 grandes agglomérations et une dimension méditerranéenne



## 5. Promouvoir un changement de politique

- Le processus de métropolisation analysé par l'Observatoire transrégional, considérablement accéléré dans les années 80 [Diapo 20], est grandement imputable aux effets
  - de la régionalisation qui a laissé libre cours aux initiatives locales d'urbanisation et d'implantation commerciale et industrielle anarchiques
  - et de la dérèglementation des transports
- Dans le même temps, le pouvoir de l'État ne s'est guère exercé que sous la forme de DTA(s) étriquées (06 & 13) et ...non respectées
- Le projet d'Observatoire des territoires et de la métropolisation (OTM) annoncé le 11 mai dernier à Avignon amorcerait-il un **retour souhaitable de l'État** en PACA et Languedoc-Roussillon ?

# Périurbanisation de l'espace littoral

[ Évolution entre 1968 et 1999 ]

