
Les principaux enseignements du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

27 mars au 26 juillet 2006

Le débat public : commanditaires et organisateur

- **L'Etat, commanditaire du débat public** avec co-saisine de la CNDP par :
 - le Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
 - le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable
- **La Commission Particulière du Débat Public (CPDP)**
 - *organise le débat, en toute indépendance et neutralité*
 - *facilite les échanges*
 - *assure la mémoire du débat*

Rappel de la problématique soumise au débat

- **Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports**, en termes de qualité de service et d'impact environnemental ?
- **Quelles sont les orientations souhaitables** pour améliorer les transports, dans le cadre des 3 composantes du développement durable et des projets de développement des territoires ?
- **Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures ?**

La participation au débat public

- 3200 participants aux 34 réunions publiques
- 16.000 internautes avec une moyenne de 130 visites/jour
- 600 questions posées
- 170 contributions écrites
- 46 cahiers d'acteurs dont celui de l'atelier citoyen
- Deux sondages sur la perception du système de transport
- Un atelier de réflexion avec les acteurs concernés

La perception générale du système de transports

- La **congestion autoroutière** est surtout ressentie **autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances.**
- Les **effets de gêne**, de saturation, d'insécurité et de pollution sur autoroute sont **attribués avant tout aux trafics poids lourds en transit et au mélange des trafics.**
- **La part du ferroviaire est jugée insuffisante,**
- **La croissance annoncée des trafics est vivement controversée** : inéluctable et indissociable du développement économique pour certains, inacceptable au regard des nuisances et de l'engagement de réduction des gaz à effet de serre et incertaines compte tenu du coût croissant du pétrole pour les autres.

Les orientations souhaitables pour une future politique de transports VRAL

Trois clarifications préalables sont demandées à l'Etat, concernant :

- **Le rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire**
la politique passée de concentration des flux routiers dans les grands corridors est perçue comme insoutenable. Un rééquilibrage géographique des trafics et une meilleure irrigation des territoires sont jugés désormais prioritaires.
- **La cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO2 avec la politique des transports :**
une liberté totale de la mobilité des personnes et des marchandises apparaît comme contradictoire avec l'objectif d'une réduction par 4 des émissions de CO2 en 2050, et cela malgré les progrès technologiques indispensables.
- **Le financement des projets du CIADT de décembre 2003 :**
faute de nouvelles ressources de financement, la réalisation de l'ensemble des projets déjà programmés paraît improbable dans les délais annoncés

Les orientations souhaitables pour une future politique de transports VRAL

3 priorités :

- **La mobilité soutenable** : la crainte d'impacts environnementaux irréversibles (climat, biodiversité...) et l'exaspération des populations riveraines face aux nuisances autoroutières conduisent à une demande de mesures immédiates de maîtrise de la demande de déplacements, un renchérissement du coût du transport routier et des investissements dans le progrès technologique
- **Le report modal maximal de la route principalement vers le rail** : large accord en faveur des projets et mesures susceptibles de multiplier les capacités du transport ferroviaire, fluvial et maritime, tant pour les voyageurs que pour les marchandises,
- **L'aménagement du réseau routier existant en fonction des besoins des territoires** : de fortes demandes s'expriment pour des projets routiers locaux utiles aux territoires et pour la requalification environnementale des autoroutes actuelles mais un fort rejet à tout nouveau projet d'agrandissement.

Vers une mobilité soutenable ... en maîtrisant les déplacements

● Agir sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme :

- Développer une coordination entre les différentes Autorités organisatrices des transports (AOT), en considérant notamment les transports à l'échelle des bassins de vie
- Densifier autour des axes de transports collectifs, en maîtrisant l'étalement urbain
- Assurer un meilleur équilibre entre les lieux de vie, d'activités et de loisirs
- Mettre un frein à l'urbanisme commercial excentré

● Adapter l'activité économique :

- Relocaliser de façon volontariste certaines activités
- Rapprocher lieux de production et de consommation
- Réorganiser les chaînes logistiques pour éviter les transports inutiles de marchandises
- Etiquetter les produits en indiquant les kilomètres parcourus et les émissions de CO2
- Informer le consommateur sur les impacts des différents modes et délais de livraison

● Inciter au changement des comportements du citoyen-usager :

- Inciter au covoiturage : via la création de parking-relais aux échangeurs autoroutiers
- Inciter à l'utilisation des transports collectifs et du vélo : offre de services et tarifaire
- Mettre en place des mesures de gestion des pointes de trafics sur autoroute : réduction de vitesse, information sur les temps de parcours avant l'entrée

Vers une mobilité soutenable ... en rencherissant le coût du transport routier (2/3)

- **Mettre en place un (ou plusieurs) outil(s) fiscal (aux), qui reste(nt) à définir :**
 - Taxe Carbone
 - Redevance PL
 - Péages urbains...

- **Les ressources ainsi dégagées devront être affectées en majorité aux transports collectifs et aux infrastructures ferroviaires et fluviales des 3 régions.**

Vers la mobilité soutenable ... en investissant de façon soutenue dans le progrès technologique (3/3)

● **Compte tenu des enjeux liés au réchauffement climatique (+2 à +6° d'ici 2100) et à la cherté à venir du pétrole (peak oil), le consensus est général sur la nécessité de mettre en place des mesures à mêmes de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de réduire la consommation de pétrole :**

- Développer des véhicules propres : voiture hybride et/ou à faible consommation
- Offrir des ressources alternatives au pétrole : biocarburants, biomasse et à plus long terme l'hydrogène

Pour un report maximal de la route vers les autres modes ... en particulier des voyageurs (1/2)

- **Des accords de principe se dégagent pour concrétiser ce report modal :**
 - Réhabiliter et moderniser le réseau ferroviaire existant
 - Remettre en service certaines lignes ferroviaires secondaires
 - Pour chaque mode et dans chacune des 3 régions, des projets d'infrastructures se révèlent prioritaires
- **L'accroissement du report modal pour les voyageurs :**
 - Assurer une meilleure organisation des transports collectifs, via un financement accru et une mise en oeuvre à l'échelle des bassins de vie
 - En ville, donner la priorité aux TC, tout en limitant le stationnement des VL et en incitant à l'usage du vélo
 - Cadencer les dessertes TER des 3 régions
 - Augmenter l'offre TGV
 - Généraliser les Plans de déplacements entreprises, collectivités et administrations pour rationaliser les trajets domicile-travail

Vers le report modal ... des marchandises (2)

- **Le transfert des marchandises vers les autres modes que la route :**
 - Améliorer la performance du transport ferroviaire : fiabilité du service, productivité (ex : augmentation de la longueur des trains),
 - Développer les autoroutes ferroviaires, le transport combiné et les navettes fluviales conteneurs,
 - Promouvoir le cabotage maritime et les autoroutes de la mer,
 - Développer les interfaces entre modes, notamment par le raccordement systématique des zones d'activité logistique à au moins deux modes,
 - Rationaliser et diminuer le volume du transport de marchandises dans les bassins de vie.

Vers l'aménagement du réseau routier existant ... sans augmenter les autoroutes (1/2)

- **Des positions tranchées sur l'agrandissement des autoroutes :**
 - Fort rejet des riverains, des milieux associatifs et de la plupart des collectivités territoriales de toute infrastructure autoroutière nouvelle dans le corridor VRAL et en piémont des Cévennes,
 - Soutien des milieux économiques, des transporteurs et des exploitants d'autoroute à une augmentation de la capacité et de la sécurité dans les goulets d'étranglement autoroutiers.
- **Des demandes d'aménagement de certaines infrastructures existantes :**
 - Demande par les populations riveraines d'une réhabilitation environnementale des autoroutes actuelles
 - Acceptation de principe pour le réaménagement des RN parallèles aux autoroutes (mise à 2x2 voies, contournements)

Vers l'aménagement du réseau routier existant ... pour répondre aux besoins des territoires (2/2)

- **Améliorer l'exploitation et la gestion des infrastructures existantes, pour gérer les pointes de trafics :**
 - Réduire les vitesses
 - Interdiction de doubler pour les PL sur certaines sections et à certaines périodes
 - Information des usagers avant leur entrée sur autoroute
 - Expérimenter la modulation des péages, la régulation ou la réservation d'accès à l'autoroute ... sans pénaliser les utilisateurs locaux

- **Rééquilibrer la répartition géographique des trafics, en faveur d'axes alternatifs et des territoires enclavés :**
 - Bouclage A75
 - RN88 en 2x2 voies,
 - Axes structurants en Ardèche (RN102 et liaison Privas, Aubenas, Alès)
 - Liaison Grenoble-Sisteron

Dynamiques pour l'action future (1/3)

- **Répondre aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transport concernés**
 - Mettre progressivement les infrastructures existantes aux normes les plus récentes, en commençant par le bruit
 - Evaluer l'impact sur la santé et le bien-être occasionné par les nuisances routières pour dimensionner les mesures à prendre
 - Renforcer la sécurité du transport des matières dangereuses
- **Organiser la cohérence des territoires en matière de transports**
 - Faire travailler ensemble les différentes autorités organisatrices de transport à l'échelle des trois axes vallée du Rhône, arc languedocien et arc méditerranéen
 - Mettre en place une réflexion, si ce n'est une autorité, à l'échelle interrégionale

Dynamiques pour l'action future (2/3)

- **Intégrer les transports urbains et périurbains à la future politique des transports**
 - Les déplacements urbains et périurbains constituent 80% de la mobilité, et donc l'essentiel de la congestion et de la pollution,
 - Développer des PDU soutenables au niveau des bassins de vie, avec notamment le développement des transports collectifs et le vélo.
- **Faire preuve de réalisme pour le financement de cette politique**
 - difficultés des collectivités à financer leurs propres systèmes de transport, tout en co-finançant les projets d'intérêt national,
 - nécessité de hiérarchiser les projets du CIADT en fonction de la future politique des transports,
 - trouver des ressources nouvelles et pérennes pour financer les projets nationaux et régionaux : affectation aux transports collectifs locaux du produit des nouvelles taxes (redevance PL, taxe carbone, ...).

Dynamiques pour l'action future (3/3)

- **Préparer largement l'opinion à un nécessaire changement des mentalités et des comportements**
 - Le débat a révélé **une grande réceptivité de l'opinion** au changement climatique, au pic pétrolier, aux risques sur la santé et la biodiversité, mais les conséquences sur la mobilité individuelle ne sont à ce jour appréhendées que par une faible partie du public,
 - La **maîtrise des déplacements** suppose des campagnes d'information et de sensibilisation répétées préalables à toute mesure contraignante,
 - Une **réflexion nationale sur le réchauffement climatique et le facteur 4** à l'échelle de tous les secteurs impliqués (transports, bâtiment, industrie, agriculture) s'impose de façon urgente.