

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



Les réponses apportées aux 3 questions mises en débat

Sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports

- **L'effet de ciseau** « congestion croissante / dégradation de l'environnement » **a été de mieux en mieux perçu** au fil du débat.
- 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.

Sur les orientations souhaitables pour une future politique de transports VRAL

Trois clarifications préalables sont demandées à l'Etat :

- **Clarification du rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire : concentration ou irrigation.** La politique passée de concentration des flux routiers dans les grands corridors est perçue comme insoutenable. Le report modal et l'irrigation des territoires sont jugés désormais prioritaires.
- **Clarification sur la cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO2 dans 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.
- **Clarification sur le financement des projets « retenus » au CIADT 2003 :** Faute de nouvelles ressources de financement, la réalisation de l'ensemble des projets déjà programmés paraît improbable,

Sur les orientations souhaitables pour une future politique de transports VRAL

Priorité :

- **À 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 prioritaire de mesures immédiates de maîtrise des déplacements,
- **Au 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,
- **À 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, pour la requalification environnementale des autoroutes actuelles avant tout nouveau projet d'agrandissement.

Sur l'acceptabilité des mesures de mobilité soutenable (1/3)

Des mesures pour économiser les énergies fossiles, réduire les émissions de CO₂, améliorer la sécurité et la fluidité des trafics, réduire les mobilités inutiles sont majoritairement considérées comme acceptables :

À l'échelle européenne et nationale :

- **Taxation des transports routiers polluants et fortement consommateurs d'énergie** : taxe carbone, taxation généralisée des PL sur tout le réseau national,
- **Investissements dans le progrès technologique** : véhicules propres, biocarburants, primes pour le renouvellement du parc automobile

Sur l'acceptabilité des mesures de mobilité soutenable (2/3)

À l'échelle des territoires :

- **Maîtrise des déplacements dans les bassins de vie :** densification urbaine autour des axes de transports collectifs, favoriser l'usage du vélo (pistes cyclables, velostations, ..), plans de déplacements entreprises, collectivités, administrations, possibilité de péages urbains, limiter le stationnement en ville
- **Gestion des pointes de trafics sur autoroute :** réduction de vitesse, interdiction de doubler pour les PL, modulation des péages, information des usagers avant leur entrée sur l'autoroute sur les temps de parcours prévisibles

Sur l'acceptabilité des mesures de mobilité soutenable (3/3)

- **Développement de nouveaux usages de la voiture particulière** : covoiturage avec création de parkings aux échangeurs d'autoroute et autopartage,
- **Relocalisation volontariste de l'économie** : rapprocher les lieux de production des lieux de consommation, étiquetage des produits indiquant les km parcourus, information sur les impacts des modes et délais de livraison, optimisation de la chaîne logistique

Sur l'acceptabilité des mesures de report modal (1)

Des projets et des mesures acceptables pour offrir des alternatives à la route, attractives, économes en énergie et plus propres

Accord de principe sur :

- La réhabilitation et la modernisation du réseau ferroviaire existant, remise en service de lignes ferroviaires secondaires
- L'ensemble des projets d'infrastructures permettant le report modal :
 - **Fer** : Lyon-Turin, contournement de Lyon, LGV Paca, contournement de Nîmes-Montpellier et ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan, étude d'une liaison ferrée par le Montgenèvre
 - **Fleuve** : plates-formes intermodales sur le Rhône, étude d'une liaison fluviale Saône-Moselle
 - **Maritime** : aménagements des ports, extension des capacités conteneurs du port de Marseille (FOS2XL)

Sur l'acceptabilité des mesures de report modal (2)

Les mesures nécessaires pour accroître le report modal des marchandises :

- 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.

Sur l'acceptabilité des mesures de report modal (3)

Les mesures nécessaires pour accroître le report modal des voyageurs :

- Organisation et financement des transports collectifs dans les bassins de vie, soutien aux modes doux, possibilité de péage urbain.
- Cadencement des dessertes ferroviaires TER sur les deux rives du Rhône, dans le sillon alpin, en Paca et en Languedoc-Roussillon,
- Intensification des offres TGV,
- Développement des interfaces entre modes

Sur l'acceptabilité des mesures portant sur les infrastructures routières (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.

Sur l'acceptabilité des mesures portant sur les infrastructures routières (2/2)

Des demandes d'aménagement de certaines infrastructures existantes ou à créer

- Demande par les populations riveraines d'une réhabilitation environnementale des autoroutes actuelles, acceptation de principe au réaménagement des RN parallèles aux autoroutes (mise à 2x2 voies, contournements),
- Pour les territoires excentrés, demande de projets routiers favorisant leur désenclavement

Les demandes en Rhône-Alpes (1)

Axe vallée du Rhône

- Opposition aux projets autoroutiers de la part d'élus, de riverains et des associatifs - opposition non partagée par les acteurs socio-économiques (CCI - OITC)
- Nécessité d'améliorer le noeud lyonnais, : contournement ferroviaire complet à l'est de Lyon (CEL) même si son tracé est sujet à controverse ;
- Nécessité de mieux relier les pôles urbains du territoire par des transports collectifs
- Demande de mesures locales favorisant le report modal : reprise du trafic voyageurs sur la rive droite du Rhône et gare TGV à Allan
- Etude d'une liaison inter bassins entre le Rhône et le Rhin

Les demandes en Rhône-Alpes (2)

Ardèche – Loire

- Irrigation en profondeur : aménagement de la RN102, d'un axe structurant en zone des piémonts entre Valence, Privas, Aubenas et Alès
- Demande de prise en charge par l'Etat de la modernisation de la RN86 car elle constitue un axe de délestage de l'A7 et en particulier le contournement de Viviers et le Teil,
- Mise à 2x2 voies de la RN 88 à partir de Saint Etienne

Isère, Savoie, Haute-Savoie

- Traversée ferroviaire alpine : Lyon/Turin
- Réalisation de la liaison Grenoble-Sisteron même si contestation de la décision du tracé
- Electrification et cadencement de la voie du sillon alpin Valence-Grenoble-Chambéry
- Opposition au doublement du tunnel de Fréjus

Les demandes en Languedoc-Roussillon

Couloir languedocien

- Financement du contournement ferré de Nîmes et Montpellier
- Priorité à la réalisation de la LGV Perpignan – Montpellier
- Divergences sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier mais nécessité reconnue de différencier les trafics (mélanges renforcés par les migrations touristiques et la croissance démographique exceptionnelle)
- Contournements routiers à Nîmes et au Boulou, une rocade à l'ouest de Perpignan, mise à 2x2 voies de la RN 300 à Sète,
- Développer la filière des bio-carburants : pour les enjeux environnementaux et l'utilisation des terres agricoles

Dans les Cévennes et en Lozère

- Achèvement accéléré de la RN88 et de la liaison routière Nîmes-Alès
- Développement des TIC, fibre optique, télétravail
- Réouverture des lignes ferroviaires secondaires

Les demandes en PACA

Préoccupations communes à la région :

- Prise en compte par l'Etat de l'aménagement de l'arc méditerranéen
- Réalisation de la LGV PACA en continuité de l'arc ferroviaire méditerranéen à grande vitesse
- Rattraper le retard pris dans les projets ferroviaires inscrits dans le contrat Etat-région 2000-2006 : Marseille-Aix, Marseille-Aubagne, Cagnes-Antibes
- Réouverture d'Aix-Marseille via Rognac, Carnoules-Gardanne

Trois préoccupations différentes selon que l'on se situe :

- **Au nord de la région** : réouverture de la ligne Avignon-Carpentras, opposition à l'agrandissement de l'A7
- **A Marseille** : demande de la mise en place d'infrastructures (hinterland, Fos2XL) pour renforcer la place du port au niveau national, une desserte marchandises par le tunnel du Montgenèvre ;
- **Dans les Alpes-Maritimes** : modernisation de l'axe ferroviaire France-Italie par la Durance, modernisation de la ligne Nice-Breil-Cuneo

Dynamique pour l'action future (1)

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 autorité à l'échelle pluri-régionale

Dynamique pour l'action future (2)

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, ...).

Dynamique pour l'action future (3)

Préparer largement l'opinion à un nécessaire changement 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 facteur 4** à l'échelle de tous les secteurs impliqués (transports, bâtiment, industrie, agriculture) s'impose de façon urgente.