

Vallée du Rhône et Arc Languedocien

Débat Public

RÉUNION THEMATIQUE DU JEUDI 13 AVRIL 2006 – LYON

« TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES »

LE DETAIL DES MESURES

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures fluviales

- Modernisation de la flotte
- Conditionnements
- Organisation du travail
- Dédouanement à bord

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Locale	+	+	Avant 2010	Très faible

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures ferroviaires

- Equipement technique : ERTMS, freinage, etc.
- Exploitation : cadencement, regroupement horaire, etc.

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	+	2010	Faible

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures routières La régulation des vitesses

→ Diminuer le différentiel de vitesses pour augmenter le débit

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Locale + régionale	+	+	avant 2010	Très faible

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures routières Interdiction de doubler des PL

→ A certaines périodes et sur certaines sections

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Locale	+	+	avant 2010	Très faible

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures routières La régulation des accès autoroutes

→ Complète, sélective ou partielle (« goutte à goutte »)

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Inter régionale	+	+	avant 2010	Très faible

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures routières La modulation des péages

- Modulation temporelle : selon les créneaux horaires
- Modulation spatiale : incitation à l'utilisation des axes parallèles

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Inter régionale + Nationale	+	+	avant 2010	Très faible

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures routières L'information aux usagers

- Information donnée en temps réel pour permettre une stratégie de réaction ou des changements d'itinéraires

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Inter régionale	+	+	avant 2010	Faible

1. La régulation de l'existant

La gestion/exploitation des infrastructures routières L'incitation au co-voiturage

→ Incitation informelle ou organisée

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Locale	+	+	avant 2010	Très faible

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

L'intensification de l'offre TGV

- Rendre la vallée du Rhône et l'arc languedocien accessibles en 3 à 4 heures à la majorité de la population nationale

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	++	+	2010	Elevé

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

L'intensification de l'offre TER

- Compétence des Régions
- Amélioration des dessertes, des fréquences, des cadencements, etc.

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Régionale	++	+	2010	Moyen

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

L'offre de fret ferroviaire

- Une capacité importante dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien
- 40 MT de capacité (8 000 PL/jour)
- Des services de fret express

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	+	2010	Moyen

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

L'augmentation de la longueur des trains de fret

- Un passage progressif de 750 à 1 000 mètres
- Une amélioration préalable du remplissage actuel

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	+	avant 2010	Moyen

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Le développement du combiné rail-route

- L'axe VRAL, un champ privilégié
- Exploiter les trafics massifiés
- Améliorer le niveau de service

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	+	avant 2010	Moyen

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Les autoroutes ferroviaires

- Des camions sur les trains
- Mesure attractive si le prix est comparable à celui de la route

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	+	2006/20	Elevé

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Les navettes fluviales conteneurs

- Des services existants
- Améliorer la manutention portuaire et l'organisation des terminaux
- Faciliter les procédures douanières

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale et locale	+	+	avant 2010	Faible

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Les autoroutes de la mer

- Une fréquence élevée de service
- Deux autoroutes de la mer décidées par le CIADT

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Inter nationale	+	+	avant 2010	Moyen

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Le canal Saône-Moselle

- Une alternative au canal Rhin-Rhône (250 km)
- Une ouverture du bassin Rhône-Saône vers le Nord

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	+	?	Très élevé

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Les franchissements pyrénéens

- Une étude franco-espagnole dont les résultats seront connus en 2006

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Inter nationale	+	+	?	Très élevé

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

Les franchissements alpins

- A l'échelle de l'ensemble du continent européen
- Une expérimentation d'autoroute ferroviaire au Mont-Cenis depuis 2003

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Inter nationale	+	+	2025	Très élevé

2. Le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime

La ligne Montpellier-Perpignan

- La LGV mixte mise en service en 2009 entre Perpignan et Figueras
- Le contournement de Nîmes et Montpellier en 2012
- Des améliorations de la ligne actuelle

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	+	2025	Elevé

3. Le développement des infrastructures routières

A7 et A9 à 2 x (3+2) voies

- Une infrastructure additionnelle et indépendante le long de l'autoroute existante (co-axiale)

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	++	--	2020	Elevé (concedé)

3. Le développement des infrastructures routières

A7 et A9 à 2 x 4 voies

→ Un élargissement de l'autoroute actuelle

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	-	2015	Elevé (concedé)

3. Le développement des infrastructures routières

Autoroute de piémont cévenol

- Une autoroute à 2x2 voies
- Une liaison entre le sud de Valence et le sud de Narbonne

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+++	---	2025	Très élevé (concedé)

3. Le développement des infrastructures routières

Aménagement des RN parallèles à A7 et A9

- RN 7, RN 86 et RN 580 pour la vallée du Rhône
- RN 113 pour l'arc languedocien

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	+	-	2020	Elevé

4. Le progrès technologique soutenu

Ressources alternatives : biocarburants

- Biocarburants mélangés à l'essence ou au gazole
- Un objectif de 7 % en 2015 et 10 % en 2020

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Toutes	0	+	avant 2010	Faible

4. Le progrès technologique soutenu

Ressources alternatives : biomasse

- Des carburants de synthèse qui remplacent les énergies fossiles

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Toutes	0	++	2020	Moyen

4. Le progrès technologique soutenu

Ressources alternatives : hydrogène

→ Un nouveau vecteur de transport de l'énergie

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Toutes (recherche)	0	++	avant 2050	Très élevé

4. Le progrès technologique soutenu

Véhicules propres

- Véhicules hybrides thermique / électrique
- Une possibilité de développement d'un véhicule exclusivement urbain

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale + Européenne	0	++	2006 à 2050	Moyen

4. Le progrès technologique soutenu

Technologie ferroviaire

- TGV pendulaire
- Diminution du bruit

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale + Européenne	+	+	2006 à 2050	Moyen

4. Le progrès technologique soutenu

Information, organisation

- Transports collectifs
- Diminution du coût du transport routier
- Voie d'eau intelligente

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Locale + Nationale	+	+	2010	Faible

5. La maîtrise de la mobilité routière

Taxe carbone

- Limiter les consommations d'énergies productrices de GES
- Une taxe mondiale ou européenne

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Européenne + Nationale	- -	++	2010 à 2050	Très faible

5. La maîtrise de la mobilité routière

Quotas d'émissions de CO2

→ Limiter les consommations d'énergies productrices de GES

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Européenne + Nationale	-	+	2010 à 2050	Très faible

5. La maîtrise de la mobilité routière

Réduction des vitesses

→ Une diminution des consommations des véhicules

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	-	+	avant 2010	Très faible

5. La maîtrise de la mobilité routière

Péages poids lourds sur RN

→ Sur l'ensemble du réseau routier national

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	-	+	2010	Moyen

5. La maîtrise de la mobilité routière

Certificats verts

- Attribués aux chargeurs qui se reportent sur des transports non-polluants

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale	-	+	2010	Faible

6. La modification des comportements

Priorité aux transports collectifs en ville

- Essentiellement dans les grandes agglomérations
- Limitation du stationnement
- Réduction des voies, zone 30
- Péage urbain

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale + locale	+	++	2015	Elevé

6. La modification des comportements

Etalement des migrations touristiques

→ Modulation des tarifs hôteliers, de transport et modification des systèmes de réservation

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale + locale	+	+	2010 à 2050	Faible

6. La modification des comportements

Réservation d'accès aux autoroutes

→ Un passage possible en l'absence de réservation, mais à un tarif plus élevé

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale à locale	0	+	2010	Faible

6. La modification des comportements

Auto-partage

- Utiliser un véhicule en fonction des besoins, sans en être propriétaire

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Locale	+	+	2010	Faible

6. La modification des comportements

Aménagement du territoire

- Favoriser l'aménagement autour des pôles desservis par les infrastructures

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale à locale	+	++	2006 à 2050	?

6. La modification des comportements

Urbanisme

- Le coût du foncier fonction de l'équilibre entre activités économiques et préservation des richesses naturelles
- Les conditions d'accèsion à la propriété

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale à locale	+	++	2006 à 2050	?

6. La modification des comportements

Essor du télétravail

→ Une limitation des déplacements

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale à locale	+	+	2006 à 2050	?

6. La modification des comportements

Changement des systèmes production/consommation

Echelle de décision	Impact mobilité	Impact Environnement	Date mise en service	Coût
Nationale à locale	+	+	2006 à 2050	?