

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décision du 4 décembre 2006 consécutive au débat public de problématique sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

NOR : *EQUR0602439S*

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et la ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la charte de l'environnement, notamment son article 6 ;

Vu la convention alpine ;

Vu la stratégie nationale de développement durable ;

Vu le plan climat 2004-2012 actualisé ;

Vu les décisions du comité interministériel d'aménagement et de développement des territoires du 18 décembre 2003 relatives à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien, qui a considéré qu'il était indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route ainsi que les possibilités de reports modaux et d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier tenant compte de l'augmentation des trafics, de la congestion des différents systèmes de transport et des impacts environnementaux de ces trafics ;

Vu la communication du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en conseil des ministres le 31 mars 2006 sur la priorité donnée aux modes de transport alternatifs à la route ;

Vu les résultats de la consultation des présidents des trois conseils régionaux Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes et des principaux élus concernés (députés, sénateurs, présidents de conseils généraux, présidents de grandes agglomérations...) menée en préalable au débat public ;

Vu la décision du 6 juillet 2006 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public de problématique sur la politique de transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ;

Vu le bilan publié par le président de la Commission nationale du débat public le 20 septembre 2006 ainsi que le compte rendu publié par le président de la commission particulière du débat public le 20 septembre 2006 ;

Considérant les apports de ce débat qui a permis une meilleure compréhension de la problématique de transport dans ce corridor et l'expression d'arguments diversifiés, tant sur les enjeux divers de la croissance des déplacements que sur le réchauffement climatique et la raréfaction des ressources pétrolières ;

Considérant le caractère spécifique de cet axe qui représente un corridor économique majeur aussi bien pour le transport de marchandises que pour la circulation des voyageurs, qui constitue un axe privilégié de développement des transports massifiés par des modes complémentaires à la route ;

Considérant que les mesures à adopter doivent répondre à deux objectifs majeurs :

- la préservation de l'environnement et, notamment, la limitation des gaz à effet de serre ;
- la recherche d'une mobilité durable,

qui nécessitent :

- la prise en compte des besoins locaux de mobilité durable dans la politique nationale sur les transports et l'environnement ;
- un développement/report particulièrement important des trafics sur les modes ferroviaire, fluvial et maritime, sur un axe permettant le transport massifié ;
- l'amélioration de l'exploitation des autoroutes A 7 et A 9, sans augmentation de leurs capacités, hors aménagement ponctuel au droit des agglomérations ;
- le renforcement d'axes routiers d'aménagement du territoire, susceptibles de soulager ces deux autoroutes,

Décident :

Art. 1^{er}. – Le secrétariat général du ministère de l'équipement, du tourisme, des transports et de la mer est chargé d'élaborer un plan d'action publique national « transport, urbanisme, effet de serre » de réduction des

émissions de gaz à effet de serre, proposant des objectifs à l'horizon 2020-2025 et préparant l'échéance ultérieure de 2050, sur l'ensemble des secteurs des transports et de l'urbanisme. Ce plan s'inscrit notamment dans l'objectif général de la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à cette échéance 2050. Il porte sur les mesures réglementaires, les outils économiques incitatifs ainsi que sur les progrès technologiques relatifs à la mobilité durable urbaine et interurbaine. Il comprendra une estimation de ses conséquences économiques, sociales et environnementales, et en particulier une évaluation de la réduction des émissions de carbone.

Ce plan, qui sera publié fin 2007, est établi sous l'égide d'un comité d'orientation réunissant les directions centrales des ministères chargés du transport et de l'environnement. La mission interministérielle de l'effet de serre y participe.

Cette démarche s'intégrera dans celle entreprise par le ministère de l'écologie et du développement durable vis-à-vis de l'ensemble des secteurs émetteurs de gaz à effet de serre.

Art. 2. – La priorité est donnée au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime selon les axes suivants :

- Le développement du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises :

a) Dès 2008, une réorganisation des circulations des trains sera mise en place en Rhône-Alpes et sur l'axe Paris-Marseille, en concertation étroite entre RFF, les régions concernées et les exploitants ferroviaires. Il s'agira d'offrir aux divers utilisateurs de transport ferroviaire des horaires à fréquence simple et fixe, à caractère répétitif tout au long de la journée. Ce nouveau système cadencé, déjà opérationnel dans des pays voisins et qui sera progressivement généralisé à l'ensemble du réseau ferré national, apportera une amélioration sensible pour les voyageurs avec des horaires plus lisibles. Par ailleurs, les sillons fret seront fiabilisés, permettant un écoulement plus régulier du trafic.

b) La priorité fret de la voie ferrée en rive droite du Rhône est confirmée, pour maximiser le débit de cette ligne et favoriser ainsi la qualité de l'offre fret. La possibilité de son utilisation par les TER, actuellement étudiée par la région Rhône-Alpes, devra prendre en compte cette priorité.

c) Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, dont les modalités de financement sont en cours de mise au point, devra être poursuivi avec la plus grande diligence pour être mis en service au plus tard en 2012. Ce projet prévoit également des travaux d'augmentation de la capacité de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.

d) Le contournement ferroviaire de Lyon progressera de façon cohérente entre sa partie nord et sa partie sud. L'avant-projet de la partie nord, en cours d'étude, sera approuvé, en même temps que sera arrêté le fuseau de passage sud ; l'enquête publique sera lancée sur la partie nord en 2008 ; elle prendra en compte les décisions prises sur la partie sud.

e) La Commission nationale du débat public sera saisie pour lancer en 2008 un débat public sur l'opportunité de réaliser une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier.

f) La liaison Lyon-Turin est réaffirmée comme seule alternative crédible aux franchissements routiers alpins. Tout sera mis en œuvre pour permettre le lancement du projet en 2010. La déclaration d'utilité publique de la partie française du tunnel international sera prise avant la fin de l'année 2007. Le tracé des accès français ont été arrêtés en février 2006 et l'avant-projet correspondant est en cours d'étude par RFF.

g) L'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg sera mise en service en mars 2007. Elle apportera au départ une capacité de transfert de 30 000 remorques par an, avec un départ quotidien dans chaque sens. Elle offre un potentiel de développement important. Elle pourra être mise en réseau avec l'autoroute ferroviaire alpine dont l'extension vers l'est lyonnais est à l'étude. Un prolongement vers Marseille est également à l'étude.

h) Le transport combiné présente également de grandes potentialités. A cet égard, l'allongement des trains de transport combiné sera engagé progressivement dès 2007 au fur et à mesure de l'aménagement de l'infrastructure et en priorité sur l'axe Paris-Marseille.

i) L'Etat propose dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 l'électrification et l'augmentation de capacité de l'axe ferroviaire du sillon alpin, qui relie les agglomérations de Valence, Grenoble et Chambéry, ainsi que le raccordement de cette ligne à la LGV Méditerranée, de façon à améliorer le transport ferroviaire de voyageurs sur ces liaisons interurbaines. D'autre part, la compétitivité du trafic fret entre l'Espagne, le sud de la France et le nord de l'Italie sera renforcée grâce à ce nouvel itinéraire.

j) Une gare nouvelle « Drôme provençale » doit être créée à Allan en tenant compte d'études complémentaires à réaliser sur l'évolution des dessertes ; l'Etat est prêt à faciliter la mise en œuvre de ce projet par les collectivités locales, RFF et la SNCF et à s'associer à sa réalisation.

- Le développement du transport fluvial et maritime de marchandises :

a) L'aménagement et l'équipement des ports fluviaux de la basse vallée du Rhône : création d'un nouveau poste à quai équipé au port d'Arles, rénovation des installations du port d'Avignon-Le Pontet, aménagement des ports de Beaucaire et de l'Ardoise seront réalisés dans le cadre du Plan-Rhône. La mise en service fin 2006 du nouveau terminal conteneurs du port Edouard Herriot à Lyon complétera les capacités portuaires afin de poursuivre la croissance rapide du trafic fluvial conteneurisé. Le canal du Rhône à Sète sera progressivement aménagé.

b) Le lancement en 2006 de FOS 2XL va permettre de doubler le trafic conteneurisé du port de Marseille. Le développement du transport fluvial fait partie des axes stratégiques du port de Marseille, qui prévoit de réaliser une connexion fluviale plus directe avec le Rhône et d'améliorer le traitement des barges fluviales au sein du port.

c) La réalisation d'un service d'autoroute de la mer en Méditerranée sera proposée dans les meilleurs délais par un groupe de travail qui associera la France, l'Italie et l'Espagne, dans l'objectif de lancer un appel à projet en 2007.

Art. 3. – Dans les trois régions concernées Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, les préfets inviteront, sur des périmètres pertinents, l'ensemble des autorités organisatrices de transport, les responsables de voiries départementales et nationales et les associations d'usagers à se réunir afin d'échanger leurs visions stratégiques sur le devenir des transports. Il s'agira d'identifier les problèmes que rencontrent les usagers, notamment à l'interface des transports gérés par les différentes autorités organisatrices, afin d'y apporter des solutions concrètes (tarification unique, parkings, etc.).

Les partenaires pourront utilement s'appuyer sur les données collectées par l'observatoire interrégional cité à l'article 8.

Une réflexion sera également entreprise sur l'opportunité de créer des autorités organisatrices de transports à l'échelle des grandes aires métropolitaines, à la manière du Syndicat des transports en Ile-de-France.

Conformément aux conclusions du comité interministériel pour le développement durable du 13 novembre 2006, les préfets examineront avec les collectivités concernées les mesures visant à soutenir et accroître l'efficacité des plans de déplacements urbains. En particulier, l'Etat examinera l'appui qu'il pourra apporter aux expérimentations de nouvelles pratiques en matière de mobilité urbaine que pourraient proposer des villes de l'une des trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, en ce qui concerne notamment la gestion du stationnement, l'instauration de péages urbains et la livraison des marchandises.

L'Etat s'appuiera sur ces travaux et expérimentations pour élaborer des mesures nationales relatives à la mobilité durable urbaine et interurbaine.

Art. 4. – L'Etat, par le porter-à-connaissance et par l'association à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, veillera à la prise en compte en matière de planification urbaine, des orientations particulières retenues en faveur de la mobilité durable des voyageurs et des marchandises dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Art. 5. – L'exploitation des autoroutes A 7, A 8 et A 9 sera améliorée grâce aux mesures suivantes :

- La mesure expérimentale appliquée sur l'autoroute A 7 durant les mois d'été 2005 et 2006, consistant à réduire la vitesse autorisée sur l'autoroute à 110 puis à 90 km/h dès lors que le trafic dépasse un certain seuil, sera progressivement généralisée à partir de l'été 2007 sur l'ensemble des autoroutes A 7, A 8 et A 9.

En outre, l'extension de cette mesure aux sections d'autoroutes les plus chargées sera étudiée dans le cadre d'un plan national qui sera progressivement mis en œuvre dès l'été 2007, conformément à l'actualisation du plan climat.

Cette mesure de régulation permet en effet de retarder l'apparition de bouchons et donc d'obtenir une meilleure fluidité du trafic. Les résultats de l'expérimentation montrent de plus qu'elle permet de diminuer le nombre d'accidents.

- L'information donnée aux usagers sera renforcée grâce à la mise en place de panneaux leur indiquant avant qu'ils n'entrent sur l'autoroute leurs temps de parcours probables. La faisabilité d'une extension de cette information des usagers aux principales voies parallèles aux autoroutes A 7, A 8 et A 9 sera étudiée.

- Des mesures d'interdiction de doubler des poids lourds seront mises en place à titre expérimental sur les autoroutes A 7, A 8 et A 9. En réservant la circulation des poids lourds à la file de droite, cette mesure permettra une meilleure fluidité de la circulation des véhicules particuliers.

Les zones à cibler en priorité feront l'objet d'une étude spécifique, en particulier les zones où il y a concomitance de trafic lourd de transit et mouvements pendulaires de trafic léger ou celles qui sont particulièrement chargées au moment des grands mouvements saisonniers. La mise en place de cette mesure sera précédée d'une concertation avec les professionnels du transport routier et sera accompagnée d'une campagne de communication vis-à-vis des autres usagers du réseau.

- Une modulation temporelle des péages sera mise en place selon les périodes et les sections, afin de limiter la congestion en augmentant le prix du péage soit dans les périodes les plus chargées, soit sur les sections les plus fréquentées.

Cette mesure fera l'objet d'une concertation avec les professionnels du transport routier et les associations d'usagers. Sa mise en œuvre sera précédée d'une phase d'expérimentation.

- Une modulation des péages en fonction des niveaux d'émission de polluants sera mise en place au niveau national afin de favoriser l'émergence d'un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement.

- Le covoiturage sera encouragé par la réalisation de parcs de stationnement aux abords des échangeurs des autoroutes et par l'incitation à la mise en place de partenariats entre la société concessionnaire exploitante et les collectivités locales concernées.

Art. 6. – Concernant les aménagements du réseau routier, le débat public a mis en évidence la nécessité de développer des synergies entre les axes autoroutiers existants et les autres itinéraires qui peuvent les soulager.

Les moyens de réaliser au plus tôt le déplacement du contournement autoroutier de Montpellier seront recherchés.

Il est confirmé :

- l'aménagement à 2 × 2 voies à terme de la RN 88 entre Toulouse et Lyon conformément à la charte de développement durable des territoires traversés par cet itinéraire ;
- l'achèvement des autoroutes A 75 et A 750 aux horizons 2009 et 2010 ;
- la réalisation d'un axe à l'est de la vallée du Rhône, enchaînement des autoroutes A 48 et A 51 ;
- l'amélioration de la jonction de la RN 102 avec l'autoroute A 7 afin de favoriser le désenclavement de l'Ardèche.

Pour tenir compte des demandes très fortes exprimées par les riverains qui souffrent des nuisances provoquées par les infrastructures de transport, il est décidé de réaliser des aménagements localisés des autoroutes A 7, A 8 et A 9 permettant d'améliorer le cadre de vie des riverains. Le programme de ces aménagements et leur plan de financement seront élaborés avant la fin 2007.

L'élargissement des autoroutes A 7 et A 9 n'est pas retenu. Un point de rendez-vous à cinq ans est fixé afin de réexaminer cette question en fonction de l'impact des mesures d'exploitation routière et de développement des modes alternatifs ainsi que de l'évolution de la demande de transport.

Art. 7. – Une réflexion sera engagée sous l'égide d'un préfet coordinateur avec les principaux acteurs politiques et socioéconomiques de l'Ardèche, du Gard, de la Lozère et de la Haute-Loire portant sur les besoins de desserte de ces territoires.

Art. 8. – Il est créé un observatoire partenarial et interrégional de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'ensemble de l'arc méditerranéen. Il aura les objectifs suivants :

- produire les statistiques des déplacements voyageurs et marchandises, pour tous les modes de transports ;
- analyser les déterminants qualitatifs de la mobilité et de son évolution ;
- examiner les effets des mesures mises en œuvre pour favoriser les modes alternatifs à la route et pour améliorer l'exploitation des autoroutes A 7, A 8 et A 9 ;
- suivre l'évolution des émissions des gaz à effet de serre due à cette mobilité.

Cet observatoire rassemblera au sein d'un comité de pilotage présidé par l'Etat les différents services de l'Etat, les collectivités concernées qui seront invitées à participer (conseils régionaux, conseil généraux, principales communautés urbaines et d'agglomération,...), les gestionnaires d'infrastructures de transports, les principaux opérateurs de services de transport. L'observatoire s'appuiera notamment sur les services de l'Etat dans les trois régions concernées ainsi que sur les travaux d'un comité technique rassemblant des spécialistes des différentes entités composant le comité de pilotage.

Art. 9. – Les deux ministères établiront chaque année un bilan conjoint de la réalisation des mesures citées dans la présente décision.

Art. 10. – La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 décembre 2006.

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*
DOMINIQUE PERBEN

*La ministre de l'écologie
et du développement durable,*
NELLY OLIN