

VALLÉE DU RHÔNE ET ARC LANGUEDOCIEN

DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS



UNE ARTÈRE VITALE, MAIS CONTRAINTE

Axe de communication naturel entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, la vallée du Rhône et l'arc languedocien constituent un lieu historique de passage favorable à l'installation des hommes et des activités.

La vitalité des territoires, le long de cet axe, a été accentuée par la combinaison d'une offre de transports terrestres complète - fleuve, routes, voies ferrées - et d'une offre de transport maritime sur la façade méditerranéenne.

Dans la mesure où la vallée et la plaine littorale sont largement contraintes, à l'ouest, par les contreforts des Cévennes et du Haut-Languedoc, à l'est, par les Préalpes, le développement s'est effectué sur un espace limité, à partir de voies de passage historiques, en exerçant des pressions sur un patrimoine naturel et des paysages aujourd'hui menacés :

croissance urbaine, développement de réseaux de transport, industries, pression touristique, pratiques agricoles.

À cela s'ajoutent des risques naturels (inondations notamment).

Ce territoire présente une situation spécifique pour les déplacements de voyageurs et le transport de marchandises, tant par leur intensité que par leur diversité : trafic local pour le travail ou pour les loisirs, trafic interne aux trois régions (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon), flux nationaux et européens, touristes été et hiver, etc. Il est aujourd'hui caractérisé par un risque de saturation chronique des infrastructures routières due à l'addition, selon les tronçons ou les périodes, des différentes natures de trafics.

Jusqu'ici, pour répondre à la demande croissante de mobilité et gérer les contraintes, la solution utilisée a été d'augmenter régulièrement l'offre de transport. Aujourd'hui, et plus encore demain, ce contexte nécessite une réflexion approfondie.



Photo ASF

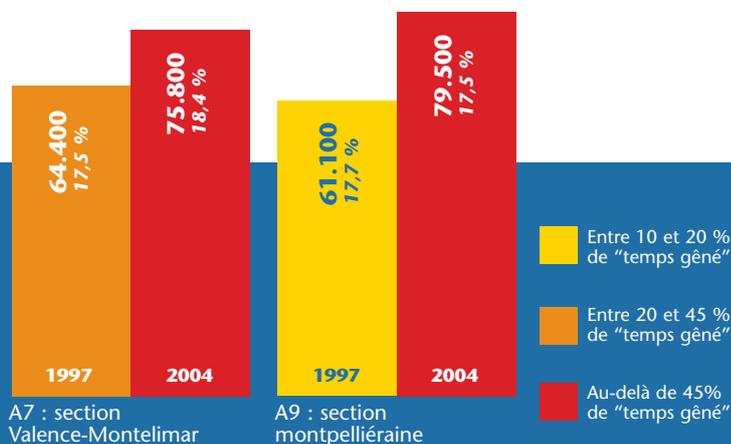


Photo SNCF

Une congestion routière croissante

Sur les autoroutes A7 et A9, les automobilistes sont, de plus en plus souvent et de plus en plus longtemps, gênés dans leurs déplacements.

Cette gêne peut être représentée par le pourcentage de "temps gêné", c'est-à-dire le temps pendant lequel ils sont contraints de réduire leur vitesse à 90km/h sans possibilité de dépassement, ce qui nécessite une attention accrue à la conduite.



Evolution de la gêne sur A7 et A9
(exemple des sections les plus chargées)

Source : Étude SETRA/CETE Méditerranée, 2006.

Nombre total de véhicules et pourcentage de poids lourds en moyenne journalière annuelle.

LES ORIENTATIONS DÉJÀ DÉCIDÉES

Le gouvernement a annoncé, au cours des années récentes, différentes décisions ou orientations ayant un impact (direct ou indirect) sur les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Elles sont résumées ci-après, sans préjuger des conditions de leur mise en œuvre.

La Charte de l'Environnement

Adoptée en Congrès le 28 février 2005, elle élève au rang constitutionnel des droits et des devoirs, et notamment le droit de "vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé".

La stratégie nationale de développement durable

Arrêtée en 2004, elle vise à orienter les actions dans tous les domaines de manière à répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs. Le secteur des transports en constitue un axe majeur, notamment par les décisions prises en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT).

Le plan climat

Il doit permettre de respecter les engagements de la France à l'horizon 2010, dans le cadre du protocole de Kyoto, pour s'inscrire dans l'objectif de la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Le plan national santé environnement

Il a pour objectif de rendre l'environnement plus respectueux de la santé de la population, en limitant les polluants et les risques qu'ils génèrent.

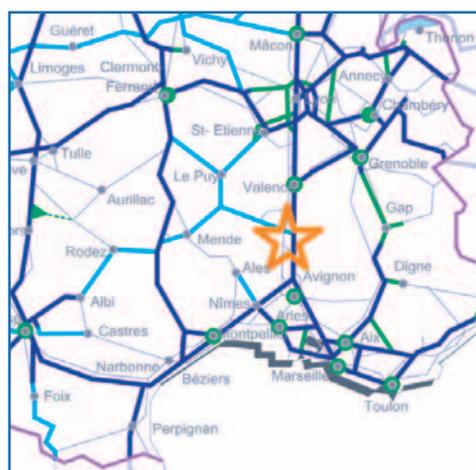
La stratégie française de biodiversité

Elle vise à arrêter la perte de biodiversité d'ici 2010 ; elle comporte un plan d'action pour les infrastructures de transports terrestres.

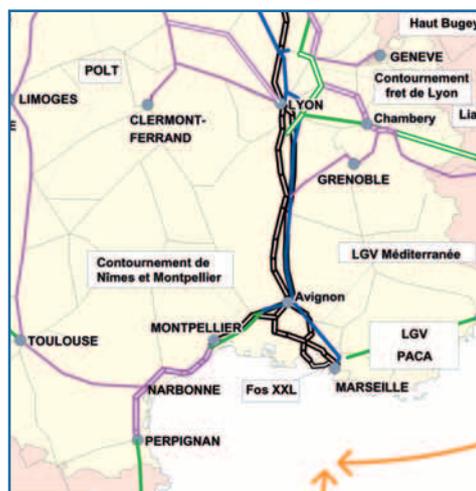
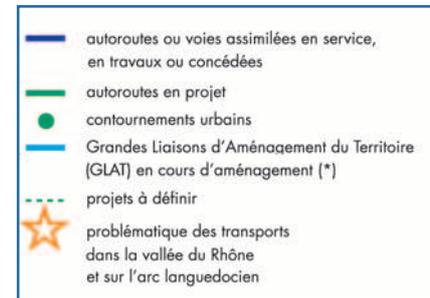
La politique nationale des transports

Des grandes orientations ont été prises par le gouvernement lors du CIADT du 18 décembre 2003 :

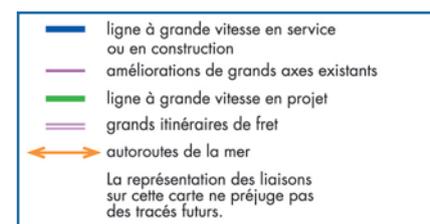
- la politique des transports doit s'intégrer dans une politique plus générale favorisant le développement économique, l'attractivité des territoires et la prise en compte des enjeux environnementaux, dans le cadre du développement durable ;



Carte des infrastructures routières décidées par le CIADT du 18.12.03 (grand sud-est)



Carte des infrastructures et équipements ferroviaires, portuaires et maritimes décidés par le CIADT du 18.12.03 (grand sud-est)



- elle doit favoriser le rééquilibrage des différents modes, améliorer la qualité de service rendu à l'utilisateur et la sécurité routière, lutter contre le bruit et le changement climatique.

Le CIADT a approuvé les cartes qui planifient les infrastructures nationales de transport à long terme (horizon 2025).

L'étoile figurant sur la carte (ci-dessus) correspond à la décision du CIADT d'ouvrir un débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Pour chacun des modes de transport, les orientations suivantes ont été définies :

- pour le routier, assurer la fluidité des grands axes de transit nord-sud et améliorer la desserte des territoires encore enclavés ;
- pour le ferroviaire, poursuivre le développement du réseau à grande vitesse et permettre le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs, ancrer la France dans le Réseau de Transport Européen ferroviaire ;
- pour le fluvial, moderniser le réseau magistral à grand gabarit ;
- pour le maritime, aménager des plates-formes portuaires pour le commerce mondial, développer des autoroutes de la mer, améliorer la desserte terrestre des ports.

UNE ÉVOLUTION PRÉOCCUPANTE

Les grandes orientations nationales de la politique de transport ont été concrétisées par les décisions prises par le gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 et du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005. Celles-ci s'attachent à un développement durable des transports, respectueux des enjeux environnementaux, appuyé sur l'usage optimal des modes, chacun dans son domaine de pertinence, et sur la déclinaison du protocole de Kyoto.

Or, même au-delà de la réalisation de toutes les infrastructures actuellement envisagées, la démographie, le tourisme, la croissance économique, la demande de mobilité vont probablement entraîner, dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, une augmentation régulière des déplacements. Cette situation aurait pour conséquences une plus grande congestion routière et, en dépit des progrès de la technologie, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que d'autres impacts environnementaux : polluants locaux, bruit, paysages, biodiversité, régime et qualité des eaux.

Le rythme de croissance de la mobilité devrait ralentir à l'avenir.

L'augmentation du volume de trafic, à 20 ans, sur les grands axes nationaux pourrait être de l'ordre de 50 %, la part de la route pour les voyageurs restant prépondérante à plus de 80 %.

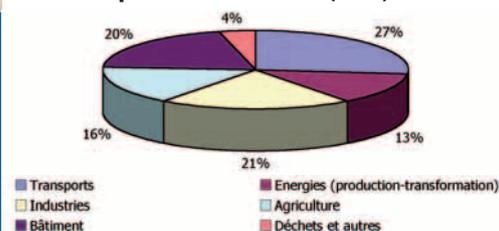
Pour le transport des marchandises, la croissance sera étroitement liée au développement des échanges internationaux, la part du transport international dans le transport total en France pouvant, dans les 20 prochaines années, augmenter d'environ 5 points et dépasser 40 %.

Pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien, à horizon 20 ans, la conjonction des évolutions de contexte prévisibles à ce jour et des mesures de politique de transport actées par le CIADT ne permettrait de répondre correctement ni aux attentes individuelles ni aux préoccupations collectives.



Photo ASF

Emission de gaz à effet de serre par secteur d'activité (2000)



Source : CITEPA/MEDD, 2004.

Les transports et les gaz à effet de serre

La France, comme l'ensemble des pays développés, s'est engagée à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Or, le secteur des transports, principalement les secteurs routier et aérien, produit aujourd'hui environ 30 % des émissions françaises de gaz à effet de serre.

ENJEUX ET OBJECTIFS

LE DÉBAT PUBLIC



Photo CNDP

Actant que le couloir rhodanien et l'arc languedocien constituent un des axes majeurs de transport ferroviaire, fluvial et routier de notre pays, le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a souligné que son bon fonctionnement était une condition nécessaire au développement de notre économie.

Devant l'augmentation des trafics, en particulier le risque de dégradation des conditions de la circulation routière, et face à l'augmentation induite des émissions de gaz à effet de serre, le gouvernement a considéré qu'il était indispensable d'étudier toutes les mesures envisageables pour améliorer la situation présente et à venir du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Par lettre du 27 mai 2005, les deux ministres de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer et de l'écologie et du développement durable ont décidé de saisir conjointement la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante. En réponse, la CNDP a pris la décision d'organiser un débat public "relatif aux options générales sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien", entre avril et juillet 2006, et d'en confier l'animation à une commission particulière présidée par M. Philippe Marzolf.

Ce débat public a vocation à éclairer le gouvernement tant sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport que sur l'acceptabilité locale des différentes mesures susceptibles d'avoir un impact sur ce système de transport. Les réponses à ces questions permettront ensuite au gouvernement, en concertation avec les collectivités locales concernées, d'orienter les études futures à lancer sur les différents projets ou mesures envisageables, en tenant compte des enjeux de développement des territoires, de la préservation de l'environnement, du niveau de service aux usagers.

La commission particulière du débat public

Elle a pour fonction d'assurer l'information du public et d'organiser le débat public selon des modalités qui permettent l'expression du plus grand nombre. Elle est garante du bon déroulement des échanges et elle veille à ce qu'il soit répondu à toutes les questions posées. À l'issue du débat public, elle rend compte de la diversité des points de vue et des sujets abordés.

Outre son président, Philippe Marzolf (également vice-président de la commission nationale du débat public), la commission particulière est composée de Dominique Bourg, Philippe Bovy, Anne Devailly, Noël Lebel, Claude Leroi, Paul Vialatte.

LES FACTEURS DE CHANGEMENT

Les projets à 20 ans ont été conçus à partir d'hypothèses démographiques, économiques, sociétales... Or, un ensemble de facteurs de changement émerge aujourd'hui, qui peut modifier ces tendances : ruptures technologiques, échelles d'aménagement du territoire, changement climatique, tensions accrues sur les marchés des ressources pétrolières. Ces facteurs pourront, dans les 20 prochaines années, et encore plus à horizon 2050, créer des ruptures dans les évolutions envisageables aujourd'hui.

Les changements liés au **réchauffement** global sont déjà en cours et les projections envisagent une augmentation de la température moyenne de la planète dans une fourchette de 2°C à 6°C d'ici la fin du siècle. L'évolution des émissions de gaz à effet de serre est déterminante pour évaluer l'amplitude de ce réchauffement : l'objectif mondial de division par 2 de ces émissions à l'horizon 2050 vise à limiter le réchauffement moyen mondial à plus 2°C. L'engagement correspondant des pays industrialisés, pour tenir compte des écarts mondiaux de développement, est de les diviser par 4.

La récente flambée des cours a sensibilisé l'opinion à la dépendance des coûts de transports au **prix du pétrole** et au risque d'épuisement des **ressources pétrolières**. Aujourd'hui, les transports consomment 58 % du pétrole utilisé dans le monde (contre 42 % il y a 30 ans) : à long terme, même la production mondiale toute entière n'y suffirait plus. Des incertitudes existent sur le stock réel de réserves pétrolières comme sur le coût de leur exploitation.

Le recours à de nouvelles technologies ou à des alternatives au pétrole est possible sans qu'on puisse fixer avec certitude ni leur date de mise en œuvre, ni leur efficacité énergétique, ni les émissions de gaz à effet de serre qu'elles entraîneront.

SIX FAMILLES DE MESURES

Au-delà des projets déjà décidés par le gouvernement à 20 ans, il est possible de proposer d'autres mesures possibles, qui sont débattues lors du débat public. La nature de ces mesures est présentée dans le dossier support du débat public. Elles sont ici regroupées en six familles.

La régulation de l'existant

Cette famille présente des mesures de gestion et d'exploitation du système de transport à 20 ans, destinées à en optimiser l'usage et à limiter la congestion routière : interdiction de doubler pour les poids lourds, régulation des vitesses, modulation des péages, régulation des accès aux autoroutes, incitations au covoiturage, développement de l'information aux usagers, cadencement généralisé du réseau ferroviaire, sillons à qualité garantie pour le fret, fluidification des interfaces portuaires.

Elle permettrait d'absorber un trafic légèrement plus important sans dégrader le bilan environnemental du système de transport. Elle nécessite peu d'investissements.



Photo ASF



Photo VNF - P. Lemaître



Photo Novatrans

Le développement des modes de transport fluvial, maritime et ferroviaire

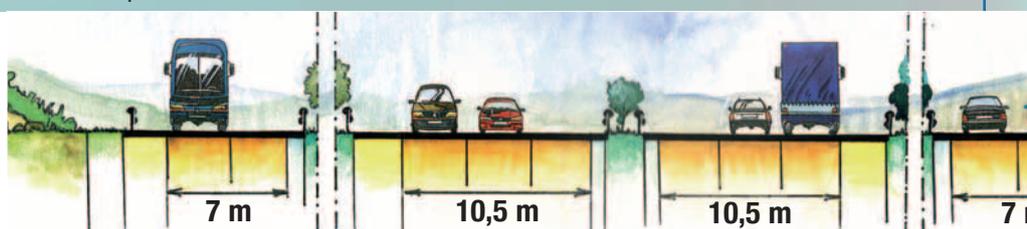
Cette famille regroupe les mesures favorisant les modes de transport autres que la route pour les usages où ils sont pertinents : développement des services ferroviaires de voyageurs (TGV, TER, Intercités) et de marchandises (fret conventionnel, transport combiné rail-route, autoroute ferroviaire), développement des transports fluviaux (grands vracs, conteneurs) et maritimes (cabotage, autoroutes de la mer).

Elle permettrait, à trafic total constant, d'améliorer le bilan environnemental du système de transport. Elle nécessite des investissements plus ou moins importants selon les mesures considérées.

Le développement des infrastructures routières

Cette famille présente les mesures possibles de développement des infrastructures routières : élargissement des autoroutes A7 et A9, nouvelle autoroute en piémont des Cévennes, aménagement des RN parallèles aux autoroutes...

Elle permettrait d'améliorer la capacité et le niveau de service offert aux usagers du réseau routier, au prix d'une dégradation du bilan environnemental du système de transport. Selon la localisation des aménagements, elle pourrait avoir un effet plus ou moins important sur le développement économique des territoires. Elle nécessite des investissements importants.



URES

posé 40 mesures complémentaires
ures, ainsi que leurs impacts, sont
es en 6 familles.



Photo MTETM/SG/SIC

Le progrès technologique soutenu

Cette famille regroupe les innovations technologiques améliorant l'efficacité économique et écologique du système de transport : carburants à partir de la biomasse, motorisation des véhicules, techniques ferroviaires ou fluviales, systèmes d'information... Ces mesures peuvent dépendre de décisions ou d'incitations de niveau national ou européen. Elle permettrait d'améliorer le bilan environnemental du système de transport, à trafic constant, et en fonction du rythme de diffusion des innovations.

La maîtrise de la mobilité routière

Cette famille propose une régulation de la mobilité routière, soit par des mesures tarifaires (taxe carbone, péage spécifique, certificats verts), soit par des mesures réglementaires (vitesse, limitation d'usage de la voiture en ville...). Elle permettrait d'aller au-delà des réductions d'émissions de gaz à effet de serre permises par le progrès technologique et les mesures de report modal envisagées, au prix d'un impact sur les échanges économiques, variable selon la nature des mesures. Elle nécessite quelques investissements.



Photo MTETM/SG/SIC



Photo MTETM/SG/SIC

La modification des comportements

Cette famille est d'une autre nature.

La modification en profondeur des comportements et des modes de vie peut en effet induire des formes de mobilité conduisant à long terme à un bilan du système de transport très différent, au regard des objectifs économiques, écologiques et sociaux du développement durable : modification des habitudes de mobilité (étalement des migrations saisonnières) ou des pratiques de conduite (autopartage), recours plus important aux transports collectifs, modification des politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire ou de planification territoriale, changement des systèmes de production/consommation,

télétravail, rapprochement des lieux de production agricole ou industrielle et de consommation, meilleure organisation des chaînes logistiques. Son impact, à long terme, peut être très important sur le bilan économique et environnemental du système de transport. Elle ne relève qu'assez peu d'une logique d'investissement physique.



ET APRÈS LE DÉBAT PUBLIC ?

C'est la première fois en France qu'est organisé un dialogue de ce type à l'échelle de trois régions, sur la politique des transports. Ce débat public, exercice de démocratie de proximité, donne l'occasion aux citoyens de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien de dialoguer et d'échanger sur leur perception du système de transport d'aujourd'hui et de demain et, au-delà, d'exprimer des attentes voire des préférences sur la manière de vivre et de se déplacer.

Il est demandé aux citoyens un exercice inhabituel, qui consiste à se projeter à 20 ans, voire davantage. Pour qu'il soit aussi constructif que possible, ce débat public d'un nouveau genre nécessite que les participants aient la connaissance du système de transports, prennent le temps de la réflexion, n'hésitent pas à s'informer davantage afin de

se forger un point de vue et d'alimenter la réflexion collective. Le dossier support du débat public a été conçu pour servir de socle au débat. Il est proposé de prendre position sur les six familles de mesures afin d'éclairer les pouvoirs publics sur la teneur et l'acceptabilité des décisions futures.

Pour aller plus loin, le site de la Commission Particulière du Débat Public (www.debatpublic-transport-vral.org) permet l'accès à de nombreuses études et indique le moyen d'accéder à d'autres sources d'information.

Les décisions à prendre à l'issue du débat public, à court ou à plus long terme, relèvent d'autorités politiques, Etat et collectivités locales, dont les domaines de compétence thématiques et géographiques sont différents. L'objet du débat public est de les éclairer sur l'acceptabilité de ces orientations futures, sachant qu'il leur faudra concilier des points de vue et assurer une cohérence d'ensemble. Il leur appartiendra, chacun dans son domaine de compétences, et en concertation aussi étroite que possible, de déterminer leurs politiques en y intégrant les enseignements de ce débat.



Photo Daniel Gerhardt



Photos de la page de couverture :
MTETM/SG/SIC ; DIREN L-R ;
MTETM/SG/SIC ; F.GUY-AGENCE
URBANISME-LYON.

Assistant à la maîtrise d'ouvrage :
MENSICOM - MENSIA Conseil
Maquette et mise en page : ReCréation
Impression : Mouton à 5 Pattes
Mars 2006