

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

LE JOURNAL DU DÉBAT PUBLIC • N°2



Quels transports pour demain ?

Faites entendre votre voix en participant à une réunion publique près de chez vous



Le débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien porte sur l'avenir des transports et leurs impacts sur l'environnement à l'horizon 2020. Un horizon certes lointain, mais qui mérite toute notre attention dans les choix que nous avons à faire, aujourd'hui, pour nos transports de demain. La problématique du réchauffement climatique et de la cherté du pétrole, dû à l'imminence du pic pétrolier, deviennent prégnants dans les opinions. Aussi tout le monde a conscience qu'il va falloir changer radicalement la politique de transport.

Il est urgent de s'interroger, aujourd'hui, sur les changements de comportements que nous sommes prêts à accepter.

Trouvons ensemble des solutions gagnantes, pour tous, sans pénaliser telle ou telle catégorie de population.

Décidons comment mettre en place progressivement ces solutions en facilitant la transition.

Mobilisons-nous pour construire des « parcours de changement » qui concerneront collectivités territoriales, habitants et entreprises. C'est sur de tels projets que nous convaincrions l'Etat et l'Europe. Ce débat nous en offre la possibilité. Saisissons-la !

15 réunions territoriales sont organisées près de chez vous. C'est l'occasion pour vous de donner votre avis sur les solutions à mettre en œuvre dès aujourd'hui pour demain.

PROCHAINES RÉUNIONS

Mercredi 7 juin de 18h à 21h	Judi 8 juin de 18h à 21h	Vendredi 9 juin de 18h à 21h
Perpignan Palais des Congrès	Sète Salle Municipale Georges Brassens	Montélimar Palais du Bonbon

Débat public du 27 mars
au 26 juillet 2006

Sommaire

✈ Les enseignements des réunions thématiques

p.2 et 3



🚗 Interviews des représentants de l'État et d'un membre de la CPDP

p.4



✉ INSCRIVEZ-VOUS À L'ACTUALITÉ DU DÉBAT EN RENVOYANT LA CARTE-T

p.5

Où en sommes-nous ?

Enseignements des réunions thématiques

Dix réunions thématiques ont eu lieu du 11 avril au 10 mai. Nombre d'informations essentielles ont été apportées lors de ces réunions qui ont permis d'éclairer la problématique mise en débat.

Qu'attend l'Etat du débat ?

A l'occasion de chacune de ces réunions, les deux ministères à l'origine de la saisine, représentés par Jean-Didier Blanchet pour le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et Michel Badré pour le ministère de l'écologie et du développement durable présentaient au public les attentes de l'Etat. En demandant à la CNDP d'organiser ce débat, l'Etat souhaite que collectivités, acteurs socio-économiques, associations et citoyens se projettent dans le long terme et se prononcent sur **les orientations** à prendre pour améliorer les transports et réagissent sur l'acceptabilité des **mesures** proposées.

Sachant que l'Etat prévoit une augmentation de la mobilité de 40 % sur les 20 ans à venir et parallèlement une augmentation de 10 à 30 % des émissions de gaz à effet de serre, deux contraintes fortes doivent être levées :

l'aggravation de la congestion routière et l'impact environnemental global et local.

L'Etat soumet donc au public, lors des réunions publiques, 44 mesures, classées en 6 familles, qui pourraient s'appliquer sur le court, moyen ou long terme. Certaines mesures visent à réduire la congestion, d'autres permettent d'améliorer le bilan environnemental, d'autres encore intègrent le développement du territoire, certaines enfin appellent à un changement des comportements.



Qu'avons-nous entendu ?

Des transports pour aménager le territoire

L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des volets indissociables des transports pour lutter contre la mobilité inutile et optimiser notre façon de vivre et de se déplacer. Le rôle des collectivités et de l'Etat, en tant que garant et régulateur, apparaît comme indispensable pour lutter contre l'étalement urbain ou aménager d'une manière volontariste le territoire en déconcentrant les activités économiques pour les rapprocher des hommes. Les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées, en termes d'infrastructures et d'urbanisme commercial notamment : jusqu'à présent, les infrastructures de transport ont déterminé l'aménagement du territoire et non l'inverse. Les Autorités Organisatrices de Transport doivent mieux se coordonner tant en termes d'offre de service que de complémentarité des modes. En effet, souvent, les infrastructures sont déconnectées les unes des autres. Intermodalité et complémentarité doivent être recherchées entre des villes souvent trop petites à l'échelle européenne.

Un état des lieux environnemental très préoccupant

Le plafonnement, puis la réduction progressive des capacités d'extraction du pétrole, **le pic pétrolier** que nous devrions connaître dans une quinzaine d'années, exposés par des intervenants très pédagogiques, annonce un changement d'époque qui appelle une profonde modification de nos comportements. Un expert annonce une nouvelle révolution énergétique et l'estime de même ampleur que la révolution industrielle. Selon lui, il est préférable d'anticiper et de gérer au mieux cette crise, au lieu d'y être brutalement confronté. En ce sens, si les experts estiment que les trafics vont croître, une large majorité du public pense qu'une rupture est probable et demande à l'Etat de l'intégrer dans ses prospectives.

Le changement d'ère climatique (voir interview de Dominique Bourg) implique également un changement de comportement pour réduire les émissions de CO₂ et la consommation des véhicules. Des investissements soutenus doivent être mis en œuvre concernant les

nouvelles technologies, même si les solutions alternatives actuellement disponibles sont limitées. Un renforcement de la gouvernance mondiale sur ce sujet paraît nécessaire pour faire face à l'ampleur de l'enjeu à résoudre.

Des nuisances vécues comme insupportables

Les études épidémiologiques présentées révèlent un fort impact de la pollution routière sur la santé : 18 000 morts par an seraient attribuables aux transports (3 fois plus que les morts par accident de la route). La pollution routière est présentée comme étant un facteur de risque aggravant les maladies respiratoires et cardio-vasculaires. Les améliorations demandées pour limiter ces effets sont la limitation de vitesse, des normes d'émission restrictives et des nouvelles motorisations. Les normes de bruit, dont se réclament les maîtres d'ouvrage, sont contestées et ne correspondent pas au vécu des populations. Celles-ci demandent la requalification des infrastructures existantes et une prise en compte du cumul des nuisances. Concernant la sécurité routière, la Prévention routière constate un recul des accidents de 2002 à 2004, mais ces changements paraissent fragiles (hausse en 2005). Elle attribue la cause d'accidents à l'hypovigilance (35%), aux comportements dangereux (vitesse, distance de sécurité : 35%) et à la consommation d'alcool et de drogues (25%). La cohabitation véhicules légers-poids lourds paraît accidentogène. Les mesures demandées par le public sont la régulation des dépassements, des voies réservées aux poids lourds et la régulation des vitesses.

Report modal pour les marchandises et transports collectifs pour les voyageurs

La congestion n'apparaît pas comme réellement problématique pour les populations des trois régions, hormis autour des agglomérations aux heures de pointe et durant les vacances. Si la congestion est créée par les véhicules légers, elle est aggravée par les poids lourds, toujours plus nombreux. En effet, c'est plutôt le nombre important des camions (qui ne représente néanmoins que 20% du trafic en moyenne) et l'insécurité qui en découle qui est décriée. La totalité des personnes entendues -experts, population, élus, professionnels- demandent un

report accru des **marchandises** de la route vers le fer, le fleuve et la mer. Réseau Ferré de France, ainsi que Voies Navigables de France et les professionnels de ce secteur estiment être en mesure d'absorber la croissance future, à condition que soient réalisées les infrastructures prévues au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire et que des mesures nouvelles soient prises pour inciter au report modal. Si le consensus existe sur la nécessité de reports modaux massifiés pour les marchandises longue distance sur l'axe nord-sud, les professionnels préconisent néanmoins le combiné rail/route en complément des autoroutes ferroviaires et posent comme condition une amélioration très nette de la fiabilité du transport de fret ferroviaire. Pour de nombreux participants, l'Etat ne doit pas laisser le marché décider seul des choix modaux, compte tenu des impacts environnementaux des transports routiers. Toutefois, le report modal des marchandises ne saurait à lui seul régler le problème posé, l'essentiel de la circulation routière, et donc des émissions de gaz à effet de serre, étant le fait des voitures...



Et côté **voyageurs**, le problème est plus compliqué car chaque individu est décideur. Or aujourd'hui, la liberté de se déplacer est vécue comme un droit et l'accroissement de ces déplacements paraît certain, notamment à cause des trajets domicile-travail et du développement des loisirs dans des régions très attractives. Le report des voyageurs implique donc une nouvelle offre de transports collectifs et un maillage très dense du territoire. Meilleure prise en compte des différentes distances à effectuer, augmentation de la fréquence et du cadencement à court terme, nouvelles infrastructures à long terme, coordination des autorités organisatrices de transport sont quelques-unes des pistes à suivre. Reste le problème du financement de telles mesures, car le retard à combler apparaît énorme, compte tenu des capacités financières actuellement disponibles. Une grande partie des participants réclame une taxation supplémentaire du transport routier, à l'image des pays voisins et notamment de la Suisse. Cette taxe, que l'Etat propose dans son dossier sous l'appellation de **taxe carbone** prendrait mieux en compte le coût réel du transport routier, autrement dit les coûts externes qu'il induit : pollution, santé, occupation de l'espace, accidents... Outre une

remise en état général des réseaux et la réouverture des petites lignes ferroviaires, certaines infrastructures sont réclamées, telles la ligne nouvelle mixte Perpignan-Montpellier, la LGV PACA, ainsi que des tunnels à aménager sous le Montgenèvre et le Montcenis.

Opposition ferme aux nouvelles autoroutes

L'opposition à l'agrandissement des autoroutes A7 et A9 est forte dans le corridor, même si ASF craint une forte congestion et des conditions d'entretien et de sécurité dégradées. Les professionnels (chargeurs et transporteurs) s'attendent à ce que la congestion soit un frein économique. En revanche, les élus de l'Ardèche réclament la construction d'une nouvelle infrastructure, tout comme une desserte ferroviaire. L'A75, l'A79, l'A51 ont été citées, itinéraires de délestage pour les uns, solutions de désenclavement des territoires pour les autres, elles sont néanmoins peu prisées par le public qui s'interroge sur la cohérence entre pic pétrolier, changement climatique et « agrandissement des tuyaux » ! En effet, globalement, intervenants et

participants craignent que l'augmentation de l'offre d'infrastructure autoroutière ne soit un appel d'air aux trafics et joue contre le report modal. Toute solution routière n'est pas écartée, notamment la mise à 2x2 voies de la RN88 ou des nationales à proximité des agglomérations, des barreaux routiers ou autoroutiers, pour permettre un meilleur maillage du territoire et le désenclavement. Mais ceux qui les réclament rappellent qu'une grande attention devra être portée à l'aménagement de ces infrastructures qui devront toujours se faire dans la concertation.

Un autre choix de société

Pour certains, c'est le modèle même de la croissance qui est en cause. Pour réduire la part de la route, on ne peut se contenter des recherches sur les nouveaux carburants et les nouvelles motorisations, il faut aller plus loin, freiner d'une manière très importante les transports « inutiles », ce qui implique que le couplage historique croissance des transports/développement économique soit brisé. Il faut également relocaliser l'économie pour rapprocher lieux de production et lieux de consommation. Les transports, qui ont atteint leur pic de productivité, n'entraîneraient

plus de croissance économique.

Le débat a mis en évidence une opposition entre logique du consommateur et logique du citoyen. Une frange importante des intervenants et participants aux réunions rejette la responsabilité mise en avant par les organisations socio-économiques ou les chargeurs : les consommateurs ne sont pas responsables des choix du flux-tendu, qui accroît les distances de transport, c'est l'ensemble de la société de consommation qu'il faut remettre en cause. Cette rupture, considérée comme illusoire et dangereuse par les chambres de commerce est souhaitée par certains élus de l'axe et une partie du public. Il devra néanmoins être clarifié et explicité par ses promoteurs.

Et ensuite ?

La deuxième étape pour le débat, déterminante pour l'approfondissement des solutions à mettre en place, se déroulera lors de la tenue des réunions territoriales, tout au long de l'axe rhodanien et languedocien. En effet, si de part et d'autre (Commission/public), les postulats de base ont été posés, les informations données, il faut désormais aller au-delà. Jusqu'à présent, le public s'est peu prononcé sur l'acceptabilité de telle ou telle mesure, prise séparément. Les attentes portent logiquement sur des orientations politiques nouvelles et des assemblages de mesures. C'est dans ce cadre là, que la CPDP a préparé les réunions territoriales. Chacune de ces réunions territoriales sera l'occasion de s'interroger sur ce qu'il est possible de faire, territoire par territoire, sur la base des orientations exprimées et des choix proposés par l'Etat. Au delà des seules mesures restrictives ou contraignantes pour les autres, des solutions gagnantes pour tous doivent être recherchées. D'ores et déjà, des idées ont émergé du débat : report modal massif, PDE (Plan de déplacement des entreprises), PDU (Plan de déplacements urbains) pour réduire la mobilité routière inutile, parkings aux péages d'autoroute et incitation au covoiturage sur les longues distances, messagerie urbaine via le TER, service de transport de marchandises à l'échelon municipal, recours à la fibre optique pour les réunions à distance... Il s'agira également de bien identifier comment sera progressivement appliquée la maîtrise des déplacements et à quelles contreparties elle devra donner lieu. Des « parcours de changement » sont à définir pour associer l'Etat, les collectivités territoriales, les habitants et les entreprises à la résolution du problème.

Pour faire changer les choses, mobilisez-vous !



Interview de Dominique Bourg,
membre de la CPDP et directeur du centre
de recherches et d'étude interdisciplinaires
sur le développement durable (CREIDD)

On a entendu, lors des réunions que vous avez organisées, la notion de « pic pétrolier », pouvez-vous dire ce que recouvre ce concept et quelles en sont ses conséquences ?

La problématique des transports depuis les années cinquante peut se résumer en ces termes : toujours plus loin et de moins en moins cher. Notre époque se caractérise par une surconsommation d'énergie. Le pic pétrolier -c'est-à-dire le plafonnement puis la réduction de nos capacités de production- va entraîner une hausse importante du prix du baril, sans que des solutions miracles puissent résoudre intégralement le problème. Le pic pétrolier, pour l'ensemble des gisements de la planète, se situe à une échéance de 10-20 ans. La montée indéfinie des prix aura un impact non négligeable sur les transports et l'évolution du trafic.

Qu'en est-il du changement climatique ?

Un changement d'ère climatique modifierait sensiblement les conditions d'habitabilité de la Terre. Or la différence de température entre le siècle dernier et la fin de ce siècle, faute d'une réduction de nos émissions, progressive et drastique à terme, pourrait atteindre, voire excéder 5°C, à savoir l'écart de température moyenne entre aujourd'hui et la précédente ère glaciaire. Il s'agirait alors du basculement dans une ère plus chaude, pour laquelle nous n'avons pas de référent. L'extrême rapidité de ce changement et l'irréversibilité de ses conséquences le rendrait d'autant plus grave. Quelle que soit son intensité, cette altération du climat aura pour conséquences, outre l'élévation de la température moyenne, une montée du niveau des mers (de 10 à 90 cm), un changement du régime des pluies, un climat plus brutal avec des phénomènes extrêmes plus forts et plus fréquents (inondation, canicule, sécheresse, tempête) et, au bout du compte, des pertes de biodiversité fortement accrues. Il faut donc tout faire pour que la hausse de température n'excède pas les 2°C à la fin du siècle.



Interview de Jean-Didier Blanchet,
ministère des transports,
de l'équipement, du tourisme et de la mer
et Michel Badré, ministre de l'écologie
et du développement durable

Quel est votre bilan de ce premier mois de débat ?

De nombreux experts se sont exprimés lors des réunions thématiques sur les sujets relatifs à tous les modes de transports et à l'environnement. Nous nous félicitons de la bonne participation du public institutionnel (élus, socio-économiques, associatifs), mais nous regrettons le peu de présence du grand public.

Sur la congestion, les acteurs que nous avons entendus ressentent différemment les difficultés d'écoulement du trafic ; ils se prononcent pour une limitation des poids lourds et privilégient le report du transport de marchandises vers le fer, le fleuve et la mer. Sur les thèmes environnementaux, nous notons une sensibilisation croissante, mais inégale selon les acteurs, sur les questions du changement climatique et de l'épuisement des ressources pétrolières. Les propos sont par ailleurs très contrastés sur des sujets tels que le progrès technologique, les nouvelles infrastructures routières ou encore les différents niveaux de décisions.

Y a-t-il des points qui semblent clarifiés ?

Il est incontestable que l'opinion prend peu à peu conscience des enjeux en matière de changement climatique. Les évaluations de capacité de report modal présentées par les experts, tant pour le fret que pour les voyageurs, ne sont pas remises en cause. Par contre, la congestion future liée aux déplacements des personnes est peu commentée.

Qu'attendez-vous de la suite de ce débat ?

Outre une plus grande participation du public, l'Etat souhaite entendre les différents acteurs sur l'aménagement des territoires, la localisation future des activités, l'évolution de l'urbanisme et, plus généralement, sur les changements de comportements. Nous attendons que les participants aux réunions territoriales s'expriment sur toutes les familles de mesures que nous proposons.

Je souhaite recevoir :

- Le journal du débat public (4 numéros)
- La synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- Le dossier du maître d'ouvrage (200 pages)
- Les cahiers d'acteur au fur et à mesure de leur parution

Je souhaite poser une question :

Nom _____ Prénom _____ Téléphone _____

Organisme _____

Adresse _____ Code postal _____

Commune _____ Courriel _____



Interview de Jacques Lambert, alliance logistique de la région urbaine de Lyon

Quelle vision avez-vous de la situation actuelle des transports dans la vallée du Rhône et quelles solutions préconiserez-vous ?

Quoi que l'on fasse, la mobilité ira croissant, aussi bien pour les marchandises que pour les personnes. La question est « comment orienter les nouvelles mobilités vers d'autres modes plus respectueux de l'environnement ? ».

Malheureusement, seule la route constitue une réponse vraiment adaptée, compte tenu de deux paramètres : la parcellisation des envois et la réduction des distances à parcourir.

Il est évident que le développement du rail et du fleuve est nécessaire, mais il ne fera qu'absorber une partie des déplacements qui sont attendus (et plutôt les longues distances).

Pour tenter de résoudre le problème, il est essentiel de mieux gérer l'existant, de reporter le trafic des véhicules légers sur des axes parallèles, d'encourager les changements de comportement et créer de nouvelles infrastructures (pas forcément autoroutières).

La tendance est de stocker dans les camions, malgré la création de plates-formes logistiques.

Le consommateur exige une livraison rapide et renforce ce phénomène. Les solutions résident dans l'assemblage de plusieurs mesures. Le pire serait de ne rien faire : les conséquences économiques et environnementales seraient énormes.



p.5

Des outils complémentaires, une mobilisation mitigée

A la différence de projets d'infrastructures, la problématique générale d'aménagement et d'environnement traitée par le débat est plus complexe. Il nous est demandé de nous projeter vingt ans dans le futur, qui plus est sur une région et un thème tous deux aussi étendus que difficiles. La mobilisation du grand public s'en trouve compliquée.

Cependant, l'ensemble des outils d'information et de participation semble trouver sa complémentarité, offrant des possibilités d'expression diverses selon les thèmes et selon les participants.

La CPDP a reçu à l'heure actuelle 1500 demandes de documentation. Provenant pour la plupart des cartes T insérées dans le journal n°1, elles sont presque pour moitié le fait de participants issus de Rhône-Alpes (47%), devant Languedoc-Roussillon (34%), puis Provence-Alpes-Côte d'Azur (17%). On retrouve d'ailleurs une répartition semblable concernant les autres outils du débat.

Plus de 450 questions et 125 avis ont été émis, traduisant les principales préoccupations et attentes des citoyens. Le ferroutage et la reprise du projet de liaison Rhin-Rhône sont ainsi fréquemment évoqués. Après un nécessaire délai de saisie informatique, les réponses de l'Etat et de la CPDP commencent aujourd'hui à vous être envoyées. Vous pouvez désormais consulter questions et réponses sur notre site Internet.

Les contributions sont actuellement au nombre de 37, principalement rédigées par des associations ou des particuliers. Acteurs institutionnels et socio-économiques semblent en revanche privilégier les cahiers d'acteurs, dont la parution est actuellement en train de s'intensifier.

Enfin, le forum trouve pour l'instant son succès davantage comme outil d'information que de participation, même si les éléments d'un vrai « débat en ligne » émergent. La CPDP y propose des dossiers permettant d'apporter informations et pistes de réflexion sur un certain nombre de thèmes (accès par le site ou sur <http://forum.debatpublic-transport-vral.org>).

cndp

Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien

LETTRE

20 g
valable jusqu'au
30/09/2006



COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC VRAL
AUTORISATION 50964
84019 AVIGNON CEDEX 1

L'atelier citoyen



16 personnes, âgées de 24 à 73 ans, issues des trois régions ont été sélectionnées par l'IFOP. Informées et formées pendant trois week-ends, elles ont auditionné acteurs et experts le 22 avril

en Avignon puis élaboré leur avis sous la forme d'un cahier d'acteur. Des deux problématiques posées par l'Etat, l'atelier citoyen a surtout retenu celle qui concernait l'environnement. Et contrairement à l'intitulé du débat qui fixe un objectif lointain, pour eux il faut agir sans attendre. Dans leur cahier d'acteur, ils recommandent l'amélioration des infrastructures routières, ferroviaires et fluvio-maritimes. Ils préconisent l'intermodalité et l'interconnexion à la fois pour le transports des marchandises et pour favoriser la mobilité des personnes en milieu urbain et périurbain. Concernant les ressources énergétiques, ils privilégient l'association de plusieurs leviers d'action (voitures électriques, hybrides et fonctionnant au gaz et aux biocarburants). L'aménagement du territoire leur paraît être un élément déterminant qui permettrait de développer notamment une logique urbaine de proximité, de faciliter les déplacements ruraux collectifs et de repenser l'organisation logistique de la livraison des marchandises. Les citoyens réclament l'harmonisation des volontés politiques et pensent que rien ne se fera sans un changement des comportements. Pour rendre celui-ci possible ils demandent que d'importants efforts soient portés sur l'éducation, l'incitation et la concertation.

CAHIERS D'ACTEUR À PARAÎTRE

- Atelier citoyen
- Réseau Action Transports
- Elus Verts des Conseils régionaux Rhône-Alpes, Provence-Alpes Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon
- CCI de Montpellier
- CRCI Languedoc-Roussillon
- Association des professionnels du transport et de la logistique du Languedoc-Roussillon
- Mouvement National de Lutte pour l'Environnement PACA
- Autoroutes du Sud de la France
- Colère 26
- SNCF

15 RÉUNIONS TERRITORIALES de 18h à 21h

Pour débattre de l'acceptabilité locale des mesures envisagées. L'entrée est gratuite et ouverte à tous,

Mercredi 7 juin	Perpignan Palais des Congrès Georges Pompidou, Place Armand Lanoux
Jeudi 8 juin	Sète Salle Municipale Georges Brassens, Rue Jean Jaurès
Vendredi 9 juin	Montélimar Palais du Bonbon, 100 route de Valence
Mardi 13 juin	Montpellier Salle municipale Pétrarque, Place Pétrarque
Mercredi 14 juin	Alès CCI, 1 bd Michelet
Mardi 20 juin	Avignon Palais des Papes
Mercredi 21 juin	Marseille World Trade Center, 2, rue Henri Barbusse, 1 ^{er} arr.
Mardi 27 juin	Mende Salle municipale Urbain V, Chemin Saint-Ilpide
Mercredi 28 juin	Privas Espace Ouvèze, Chemin du Camping
Jeudi 29 juin	Lyon Palais des Congrès Auditorium Pasteur 50, quai De Gaulle, 6 ^e arr
Lundi 3 juillet	Narbonne Théâtre, 2 avenue Domitius
Mardi 4 juillet	Grenoble Alp'expo, Salon les Ecrins, Avenue Innsbrück
Mercredi 5 juillet	Valence Auditorium du Parc des Expositions, 16 avenue Georges Clémenceau
Jeudi 6 juillet	St-Etienne Centre de Congrès, 23 rue Ponchardier

RÉUNION DE SYNTHÈSE de 18h à 21h

Envisager les suites à donner et clôturer le débat

Jeudi 20 juillet	Valence Parc des Expositions, salle Vercors, 16, avenue Georges Clémenceau
------------------	--

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien

CPDP politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien
26 boulevard Saint-Roch - 84000 Avignon
Numéro Vert : 0800 770 412 - Tél : 04 32 44 89 50 - Fax : 04 90 25 89 63
Email : contact@debatpublic-transports-vral.org
Site web : www.debatpublic-transports-vral.org

Directeur de la publication : Philippe Marzolf • **Comité de rédaction** : Dominique Bourg, Philippe Bovy, Anne Devailly, Noël Lebel, Claude Leroi, Paul Vialatte, Dominique de Lauzières et Alain Dessagne • **Rédactrice** : Bénédicte Julia • **Conception/ Réalisation maquette** : Agence Scalp • **Crédit photos** : © Yohann Brandt.