

# Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 30



JUILLET 2006

CHAMBRE REGIONALE DE COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE LANGUEDOC – ROUSSILLON  
CHAMBRE REGIONALE DE COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE RHÔNE – ALPES  
BARCELONA CENTRE LOGISTIC CATALUNYA

## L'enjeu européen de la compétitivité

DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE  
DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

La mondialisation des échanges et la délocalisation de la production plus particulièrement en Asie ont entraîné un développement conséquent des transports maritimes et des flux de marchandises conteneurisées entre l'Asie et l'Europe.

Les ports de la façade Atlantique-Mer du Nord captent actuellement 75 % de ces trafics à destination des marchés européens, en provenance de l'Asie et transitant par le canal de Suez, le bassin méditerranéen, puis le détroit de Gibraltar. Une partie notable de ces marchandises est ensuite réexpédiée vers les régions du Sud de l'Europe, notamment celles bordant l'arc Méditerranéen. Ces flux représentent donc un enjeu primordial et une grande opportunité de développement tant pour les ports de l'arc Méditerranéen que pour les régions proches qui constituent leurs hinterlands naturels et qui bénéficieraient à la fois des retombées économiques de ces trafics et des économies d'échelle générées par des approvisionnement plus courts.

### CONTACTS



[industrie@languedoc-roussillon.cci.fr](mailto:industrie@languedoc-roussillon.cci.fr)

les **Chambres de Commerce**  
et d'**Industrie Rhône-Alpes**

[bernard@rhone-alpes.cci.fr](mailto:bernard@rhone-alpes.cci.fr)



[ribo@el-consorci.com](mailto:ribo@el-consorci.com)

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière

du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien



En outre, le rééquilibrage de ces trafics entre les ports de la façade Atlantique–Mer du Nord et les ports de l’arc Méditerranéen permettrait de rompre avec le monocostruisme du développement européen et de favoriser l’émergence d’une zone d’intégration économique de rang mondial dans le sud de l’Europe, porte trans-

continentale connectée aux flux d’échanges internationaux faisant pendant à celle de la Mer du Nord.

Tirer parti de cette opportunité d’ouverture permettrait à la fois de constituer un espace

de développement moteur d’un renouveau méditerranéen, et de participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre par un raccourcissement des trajets d’acheminement terrestres.

**Les acteurs économiques des régions Catalogne – Languedoc-Roussillon – Rhône-Alpes ont donc voulu par ce cahier d’acteurs montrer que le potentiel économique et stratégique de cet espace repose sur une bonne fonctionnalité de son corridor central.**

## État des lieux

Épine dorsale de cet arc Méditerranéen, l’axe vallée du Rhône – arc languedocien se caractérise par la saturation des réseaux de transport routier et des goulots d’étranglement sur le réseau ferroviaire face à la forte progression des flux de voyageurs et d’échanges de marchandises.

Les modes ferroviaire, fluvial et maritime (short shipping) bénéficient de potentialités qui ne seront susceptibles d’absorber une

partie significative des déplacements issus de la croissance à venir qu’à condition de réaliser une mise à niveau de l’offre pour répondre

aux attentes des opérateurs.

## UN AXE ROUTIER EN VOIE DE SATURATION

Le taux de croissance du trafic sur les autoroutes A7-A9, nettement supérieur à la moyenne nationale (avec une très importante progression du trafic entre la France et l’Espagne et entre l’Espagne et l’Italie) provient de la forte progression du trafic des voitures particulières qui concourt à 80 % à la congestion des axes autoroutiers.

Mode principal de l’organisation des échanges de marchandises (95% du transport de marchandises se fait actuellement par la route), le transport routier de marchandises répond

actuellement le mieux à la satisfaction des exigences exprimées par les consommateurs.

**En l’état actuel de ses prestations, le mode ferroviaire n’est pas apte à absorber le transfert modal espéré.**

Le trafic marchandises est, pour le moment, limité par une offre inadaptée aux conditions du marché et par l’insuffisance de l’infrastructure.

Dans la vallée du Rhône, avec trois lignes

disponibles, la forte croissance du trafic voyageurs laisse des capacités résiduelles disponibles pour le fret. Mais, le passage à une ligne unique à partir de Nîmes vers l’Espagne provoque une congestion du réseau et des nœuds d’engorgement importants sur l’arc languedocien où les différents trafics se cumulent sur un nombre limité de sillons disponibles, ce qui est un handicap à terme pour la montée en puissance de la Magistrale Écofret entre le Luxembourg et Barcelone.

## UN POTENTIEL MARITIME ENCORE INSUFFISAMMENT EXPLOITÉ

### > En Languedoc-Roussillon,

les trois ports de commerce disposent de nombreux atouts qu’il faut valoriser par une bonne desserte terrestre multimodale (réalisation de la voie ferroviaire nouvelle Languedoc-Roussillon), la poursuite de l’aménagement du canal de Sète au Rhône et par la modernisation de l’offre disponible.

### > Le port de Marseille,

avec le projet 2XL, va voir sa capacité d’accueil et de traitement des conteneurs fortement accrue. Pour ses pré et post acheminements, de et vers un hinterland élargi, il a besoin de dessertes terrestres améliorées.

### > Le port de Barcelone

enregistre un fort développement des trafics lié aux flux en provenance de l’Asie, et réalise d’importants investissements pour augmenter sa capacité d’accueil, nécessitant un accroissement correspondant des capacités d’acheminement de ces trafics à travers l’arc languedocien, en particulier dans le mode ferroviaire.

**Le trafic de cabotage entre ces ports, pour un report modal depuis la route, est encore très peu développé, en raison d’une insuffisance de l’offre.**



## LA VOIE FLUVIALE EST SOUS-UTILISÉE

Tant en fluvial qu'en fluvio-maritime, ce mode est particulièrement pertinent pour les vracs pondéreux et pour les trafics massifiés, notamment ceux en provenance ou à

destination des ports, ainsi que pour les trafics conteneurs sur l'axe Saône-Rhône.

Si l'infrastructure admet un triplement du trafic

sans investissement majeur sur l'axe Saône-Rhône, la faible capacité des infrastructures existantes rend son utilisation encore marginale sur le canal de Sète au Rhône.

# Diagnostic territorial

La saturation de l'axe "vallée du Rhône – arc languedocien" remet en cause un développement économique intégré de l'espace Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Catalogne, et son prolongement vers PACA et l'Italie.

## UN AXE STRUCTURANT L'ARC MÉDITERRANÉEN ET LE SUD DE L'EUROPE

Cet axe constitue l'épine dorsale des voies et moyens de communications des régions de l'Europe du Sud sur laquelle s'articulent à la

fois des relations Nord-Sud (entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique ou le monde méditerranéen) et des relations Est-Ouest

(entre la façade Atlantique et l'Italie).

## UNE ZONE DE CONCENTRATION DE FORTES PROBLÉMATIQUES ET DE GRANDS ENJEUX

Charnière entre quatre régions dynamiques, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Catalogne, cet espace cumule d'une façon particulièrement forte les effets d'évolutions sociétales difficilement réversibles (exigences de consommation, extension des surfaces

métropolitaines, éloignement de l'habitat résidentiel, multiplication des zones commerciales), et des tendances économiques lourdes, peu susceptibles d'évoluer, telles que la mondialisation des échanges et l'évolution des modes de production et de distribution.

À ces tendances générales, se conjuguent les effets de facteurs plus spécifiques à ces régions, comme la forte croissance démographique. Il en résulte des perspectives d'accroissement des flux de transport de personnes et de marchandises, évaluées à plus de 50% d'ici 15 ans.

## DES ÉCONOMIES RÉGIONALES FORTEMENT TRIBUTAIRES DE SON BON FONCTIONNEMENT

Ces régions présentent des caractéristiques communes les rendant fortement dépendantes du bon fonctionnement des voies de communications qui les relient à l'Europe (forte vocation touristique générant d'importants flux migratoires Nord-Sud, dynamisme économique reposant sur des filières largement orientées vers les échanges extérieurs et sur une filière logistique

développée et organisée dans les échanges au sein de l'Europe, du bassin méditerranéen et, au-delà vers les marchés plus lointains...).

Si le défi d'une mise à niveau des voies de communications et moyens de transports de l'axe vallée du Rhône – arc languedocien n'était pas relevé pour faire face à la croissance inéluctable des flux de circulation de personnes et de marchandises, il

s'ensuivrait un double risque :

- la marginalisation des régions de l'arc Méditerranéen par rapport à celles du Nord-Est de l'Europe, favorisée par le moncentrisme européen et le déplacement du centre de gravité européen vers les Pays d'Europe Centrale Occidentale ;
- l'essoufflement de la dynamique de croissance économique de ces régions.



# Orientations prioritaires

Assurer une meilleure compétitivité du front maritime de l'arc Méditerranéen et favoriser un développement économique plus intégré des régions du sud de l'Europe, grâce à l'optimisation de leur réseau commun de communications et de transports.

La première priorité consiste à garantir la mobilité des personnes et des marchandises, facteur de richesses et de développement pour les régions concernées.

## > La route restant dans les années à venir le principal mode de transport,

un inévitable renforcement de l'infrastructure routière et autoroutière s'impose pour accompagner la croissance des trafics en garantissant des conditions minimales de fluidité et de sécurité.

## > Parallèlement, il est indispensable de favoriser l'essor des modes alternatifs à la route,

qui, dans leur créneau de compétence,

doivent offrir aux entreprises pour leurs trafics massifiés, une compétitivité supplémentaire par rapport à la route :

- le mode ferroviaire, en particulier le transport combiné rail-route, en développant les infrastructures et en accélérant l'ouverture du transport ferroviaire à la concurrence ;

- les modes maritime (short shipping) et fluvial, pour massifier les flux, en modernisant les infrastructures et en mobilisant les opérateurs.

La priorité complémentaire consiste à développer les activités logistiques de façon coordonnée dans les régions concernées afin

de compenser les effets des délocalisations des productions industrielles par la création d'activités et d'emplois de services qualifiés :



- en renforçant les ports de l'arc Méditerranéen et en développant une coopération active et cohérente entre eux pour renforcer leur poids et contrebalancer la prédominance des plateformes portuaires de l'Europe du Nord ;

- en favorisant le développement des zones logistiques et l'implantation d'entreprises prestataires des réseaux de distribution modernes, activités quasi-industrielles fortement génératrices de valeur ajoutée et d'emplois directs et indirects.

## Les propositions

Il est primordial que les différents projets d'infrastructures concernant l'axe "vallée du Rhône – arc languedocien", actés lors du CIADT du 18 décembre 2003, soient financés et réalisés au plus tôt :

contournements ferroviaire et routier de Lyon, contournement ferroviaire mixte de Nîmes et Montpellier, réalisation du contournement

autoroutier de Montpellier, achèvement des tronçons manquants de l'A75, contournement autoroutier d'Arles, achèvement des réseaux

routiers desservant les territoires limitrophes à la vallée du Rhône : l'A89, A45, RN304, RN88.

## PREMIÈRES PRIORITÉS

### > Financer et réaliser la ligne nouvelle TGV mixte

entre Montpellier et Perpignan (chaînon manquant ferroviaire), en recourant à des procédures d'urgence pour permettre à la fois

à l'Espagne de se connecter au réseau à grande vitesse européen (qui s'étendrait ainsi de Séville à Amsterdam) et de réaliser la continuité de l'axe européen prioritaire fret entre l'Europe du Nord et Barcelone ;

### > Planifier le développement des capacités autoroutières,

soit par l'élargissement des autoroutes A7 et A9, soit par la construction d'une nouvelle autoroute au piémont des Cévennes.

## MESURES D'ACCOMPAGNEMENT POUR FAVORISER LES TRANSFERTS MODAUX EN

### > Développant le transport combiné rail-route,

par l'allongement des trains de fret de 750 à 1000 m sur les axes Paris-Marseille et Paris-Perpignan, par l'accélération de l'ouverture ferroviaire et le développement des aides appropriées pour les investissements consentis ;

### > Développant les autoroutes de la mer et le cabotage maritime,

ainsi que les capacités d'exploitation des

infrastructures fluviales. Une spécialisation et une modernisation des zones portuaires restent à organiser afin de développer l'offre aux niveaux qualitatif et quantitatif ;

### > Développant des zones logistiques intégrées et respectueuses de l'environnement

pour valoriser localement les marchandises transitant en région et susciter l'implantation d'entreprises spécialisées ;

### > Incitant à la modification du comportement des consommateurs

pour qu'ils utilisent les transports collectifs, renforçant la recherche centrée autour de "l'après pétrole", harmonisant au niveau européen les mesures sociales dans le secteur du transport pour ne pas pénaliser la compétitivité des entreprises régionales.