

PROBLEMATIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHÔNE ET SUR L'ARC LANGUEDOCIEN

Débat public du 27 mars au 26 juillet 2006

Contribution de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille - Provence

1- Analyse de la problématique: la nécessaire fluidité des couloirs qui commandent les accès au littoral méditerranéen français, notamment à ses zones industrielles, logistiques et portuaires

1.1- Un débat sur la problématique des grands couloirs européens d'échanges suppose une bonne expertise préalable des **orientations internationales** telles que la politique européenne des transports (Livre blanc, directive 1692/96/CE, critères de sélection du Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T), contribution de la CE sur le réseau euroméditerranéen de transports), la Convention alpine (protocole Transports), les rapports d'expertise des Groupes européens de haut niveau mandatés pour l'actualisation du RTE-T, etc.

Les critères d'éligibilité au RTE-T méritent une analyse précise, notamment les critères de coût. A titre d'exemple, en 2003, le GHN Karel van Miert avait fixé le seuil minimal des projets à 500 Millions d'euros. En 2005, le GHN Loyola de Palacio a décidé, dès la présélection, que *"le coût de chaque projet d'infrastructure devrait être au-dessus du seuil indicatif de 0,15% du PIB du pays en question ou des pays intéressés pour les projets transfrontaliers"*. Ce seuil correspond à environ 2,5 Milliards d'euros pour la France.

1.2- Le diagnostic sur la situation des principaux couloirs du grand sud-est français est bien décrit par les différents documents officiels traitant de cette problématique: les schémas multimodaux de services collectifs de transport voyageurs et marchandises (SSC-T), l'audit de l'IGF et du CGPC, l'étude prospective de la DATAR sur la politique des transports, les différents rapports parlementaires récents sur le fret ferroviaire (Sénateurs Haenel et Gerbaud), le cabotage maritime (Sénateur de Richemont), la politique aéroportuaire (Député Favennec), l'interconnexion des LGV européennes (Sénateur Joly), etc.

L'analyse prospective présentée au CIADT du 18 décembre 2003 (Projection de la demande de transports à l'horizon 2025) et le rapport de l'IGPC Blanchet (Vallée du Rhône et Arc languedocien – Éléments de réflexion ... septembre 2004) offrent les indicateurs nécessaires à la compréhension de l'évolution prévisible des trafics à l'horizon considéré.

1.3- Localement, le projet de **Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA 13)** présente un diagnostic lucide sur l'enclavement grandissant du territoire provençal et propose des objectifs pertinents sur le positionnement européen de la région urbaine marseillaise.

L'avis de la CCI Marseille-Provence sur la DTA 13 est disponible sur son site Internet.

1.4 – Les quatre couloirs terrestres stratégiques de l'accessibilité provençale

La saturation progressive des axes routiers dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, notamment en période de grands flux saisonniers liés aux vacances scolaires et au tourisme, justifie une réflexion globale sur la qualité du service rendu, à terme, par ces grands axes d'échanges.

Les acteurs économiques représentés par la CCI Marseille-Provence considèrent que cette réflexion doit être étendue à l'arc méditerranéen (axe Marseille-Gênes) et au val de Durance (axe Marseille-Turin), via la percée ferroviaire du Montgenèvre, qui commande l'accès au Piémont et à la Lombardie.

L'ouverture des tunnels ferroviaires suisses du Lötschberg (2007) et du Saint Gothard (2013) va en effet profondément modifier l'offre de transports entre l'Europe centrale et les ports de la Méditerranée en faveur du "raccourci suisse".

Les choix européens pour le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) proposés par les Groupes de Haut Niveau présidés par Karel van Miert (2004) et Loyola de Palaccio (2005) ont déjà pris acte de ces investissements. Les flux européens nord-sud sont ainsi réorientés au profit des ports italiens via les tunnels suisses, renforcés ultérieurement par le futur tunnel austro-italien du Brenner (cf rapport du GHN présidé par Mme Loyola de Palaccio, "des réseaux pour la paix et le développement", novembre 2005, carte figure 2, page 21).

Si les Alpes du Sud continuent à être écartées de tout projet de lien ferroviaire fiable avec l'Italie du Nord, le projet de doublement de la liaison ferroviaire Lyon-Turin posera un défi supplémentaire aux plates-formes portuaires et logistiques de PACA en favorisant le détournement des flux nord-sud, vers les ports italiens, au détriment des ports du littoral méditerranéen français.

1.5- Les besoins des entreprises

Dans le cadre du débat en cours, deux filières tiennent une place particulièrement importante dans l'économie régionale:

- la filière transport-logistique : elle connaît actuellement une forte croissance notamment dans la partie ouest du département, profitant des espaces disponibles dans ce secteur et d'une position stratégique au carrefour des axes nord-sud et est-ouest pour la desserte de l'Europe du sud. De grands projets sont en cours de développement (Clesud, Parc de la Crau, Fos-Distriport, Ecopôle St Martin de Crau, Fos 2XL,...). Il est donc primordial de maintenir la fluidité des couloirs d'accès à ces nouveaux équipements qui génèrent des flux de trafics importants.

- l'industrie pétro-chimique : une part importante des débouchés du complexe pétro-chimique Fos-Etang de Berre est localisée dans les sites industriels de l'Italie du nord. Sur un marché très concurrentiel, la fluidité et la fiabilité des approvisionnements sont des facteurs déterminants pour le maintien et le développement des sites de production du territoire provençal.

2- Amélioration de la fluidité du trafic routier dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien : les préconisations officielles

Les SSC-Transports précisent (cf décret 2002, annexe 5, chapitre 223) que, pour le sillon rhodanien, *"la stratégie globale de réponse aux perspectives de forte dégradation du niveau de service à l'horizon 2020 comprendra, à moyen terme, la valorisation des possibilités offertes par le développement des TGV, du fret ferroviaire et de la voie d'eau (...).*

Pour le long terme, au cas où les mesures exposées ci-dessus s'avèreraient insuffisantes pour pallier l'engorgement de la vallée du Rhône et du couloir languedocien, le débat devra se poursuivre pour rechercher des réponses, au-delà de celles envisagées aujourd'hui, privilégiant des solutions modales alternatives. Pour le mode ferroviaire devra être examinée la pertinence de réponses susceptibles d'accentuer le report des trafics vers ce mode, notamment vers le ferroutage (...)."

Ce même chapitre des SSC-T préconise *"d'aménager des itinéraires alternatifs aux principaux axes congestionnés, afin de maintenir une bonne qualité de service pour les trafics à longue distance, d'offrir de nouvelles possibilités d'échanges et d'exploitation, d'améliorer la fiabilité du réseau et de mieux desservir certaines parties du territoire"*.

Ces orientations officielles conduisent à privilégier une stratégie visant à sortir les trafics non-captifs des axes routiers du sillon rhodanien. Les trois composantes de cette stratégie de "désengorgement" sont classées ci-après selon les thématiques préconisées par les orientations européennes et nationales françaises :

- objectif stratégique n°1: **couloir alternatif** au sillon rhodanien **avec transfert modal** vers le ferroviaire,
- objectif stratégique n°2: **couloir alternatif** au sillon rhodanien **sans transfert modal**,
- objectif stratégique n°3: utilisation du **sillon rhodanien avec transfert modal** du routier vers les autres modes.

La stratégie consistant à accroître l'offre d'infrastructures routières dans le sillon rhodanien (élargissement de la A7, aménagement de la RN7, création d'une autoroute supplémentaire du type

A79, etc) ne paraît pas être un objectif prioritaire pour des raisons évidentes d'excessives concentrations des flux, de la pollution et des risques impliquant la sécurité du couloir.

Des améliorations ponctuelles de voirie peuvent être nécessaires, mais une stratégie, globale et prioritaire, de densification des axes routiers dans le sillon rhodanien doit demeurer une solution de dernier recours. Elle n'est pas étudiée dans cette contribution.

3- Objectif stratégique n°1: couloir alternatif au sillon rhodanien avec transfert modal vers le ferroviaire

Cette stratégie privilégie le concept prioritaire décidé au CIADT de Limoges en juillet 2001 et décrit dans les SSC Transports. Elle consiste à sortir du couloir rhodanien les flux de transit empruntant ce couloir faute de disposer d'un autre itinéraire en proposant un itinéraire différent et en y associant un transfert modal au profit du ferroviaire, transport combiné ou ferroutage.

Elle correspond à **l'aménagement du Val de Durance comme couloir alternatif au sillon rhodanien** vers l'Italie du nord, grâce à la percée ferroviaire du Montgenèvre conformément à la décision du sommet franco-italien de Périgueux en novembre 2001.

*** Projet n°1: percée ferroviaire du Montgenèvre**

Lors du **sommet franco-italien de Périgueux, le 27 novembre 2001**, les autorités gouvernementales, française et italienne, ont confié à la "Commission intergouvernementale (CIG) pour l'amélioration des liaisons franco-italiennes dans les Alpes du sud" la mission de faire "des **propositions concrètes de désenclavement des Alpes du sud, tout particulièrement en étudiant un projet de traversée ferroviaire du Montgenèvre**".

Cette percée ferroviaire assure l'interconnexion avec la voie ferrée Lyon - Turin existante et sécurise un axe essentiel de communication entre l'Italie du Nord et le littoral provençal en toutes saisons. Elle offre une alternative, vitale pour l'activité économique de la région PACA dont l'Italie est le premier partenaire européen, aux interdictions administratives actuelles portant sur la circulation des PL, notamment l'interdiction imposée aux camions de plus de 26 tonnes d'utiliser les cols du Montgenèvre et de Larche, ainsi qu'aux limitations de circulation imposées aux PL sur l'autoroute A 8.

Elle allègera également le trafic, routier et ferré, sur les axes du littoral azuréen en voie de saturation. L'arrêt en 2003, pendant plusieurs mois, de toute liaison ferroviaire directe Marseille - Gênes, par suite de la fermeture du tunnel de Monaco, a mis en évidence la précarité et la vulnérabilité des liaisons terrestres franco-italiennes en région PACA.

L'ouverture des nouveaux grands tunnels suisses donnant l'accès direct à l'Europe centrale, Lötschberg en 2007 par Novara, Saint-Gothard en 2013 par Milan, va profondément modifier la géographie des échanges.

Si la percée du tunnel du Montgenèvre n'est pas commencée rapidement, les flux de trafic vont se déplacer sur un axe "ports Europe du nord - Europe centrale - régions industrielles de l'Italie septentrionale - ports italiens", en marginalisant la région PACA, le littoral méditerranéen et le port de Marseille.

Le coût du maillon manquant, le tunnel ferroviaire Briançon – Oulx est d'environ 1,3 Milliard d'euros, soit 10% du projet de doublement de la liaison ferroviaire Lyon Turin.

L'expertise de la CCI Marseille-Provence sur ce dossier est disponible sur son site Internet.

4- Objectif stratégique n°2: couloir alternatif au sillon rhodanien sans transfert modal

Cet objectif consiste, comme l'objectif n°1, à sortir les flux routiers de transit du sillon rhodanien, mais sans changer le mode de transport et en leur offrant un autre itinéraire routier mieux adapté à leurs destinations.

Il importe de bien constater, sans occulter l'importance des trafics captifs, que les pics de saturation routière sur les axes reliant l'Europe du nord et la Méditerranée sont essentiellement des pics saisonniers dus aux déplacements de véhicules légers. La circulation des poids lourds est d'ailleurs interdite les jours de grande saturation.

Selon les expertises des services de l'Etat, le trafic moyen journalier d'été (TMJE) sur l'autoroute A7 atteint 1,6 fois le trafic moyen journalier annuel (TMJA).

En 2004, sur la A7 entre Bollène et Orange, le TMJE était de 110 700 véhicules pour un TMJA de 71 700, avec un taux de poids lourds inférieur à 20%. Ce constat signifie aussi que le TMJ du mois le

plus chargé (août avec 117 000 véhicules) est environ 2,5 fois le TMJ du mois le moins chargé (janvier avec 46 000 véhicules).

La diversification des accès autoroutiers en direction de la façade provençale et azurienne peut donc contribuer directement à l'allègement de pics de saturation dans le sillon rhodanien, notamment en période estivale.

En région PACA, cette stratégie correspond à l'achèvement de l'autoroute A 51 et à la réalisation du barreau autoroutier A510.

*** Projet n°2: autoroute A 51 Grenoble - Gap - Sisteron,
complétée par le barreau A 510 Saint Maximin - Cadarache**

L'autoroute A 51 Grenoble - Gap - Sisteron a pour vocation première de faciliter les flux nord-sud par la vallée de la Durance, véritable colonne vertébrale des échanges pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur.

Simultanément, cet équipement offrira une alternative aux échanges routiers du sillon rhodanien, notamment pour les flux concernant l'est du littoral méditerranéen français et tout particulièrement en saison estivale comme décrit supra. La A 51 jouera, à l'est du sillon rhodanien, un rôle symétrique de celui joué par la A 75 à l'ouest.

Le Gouvernement a fait connaître le 16 mars 2006 son choix en faveur de l'achèvement de l'autoroute A51 avec un tracé passant par l'Est de Gap et une mise en service à l'horizon 2020.

Outre ses avantages intrinsèques, ce tracé renforce le concept de chantier rail-route à Chorges-La Bâtie Neuve permettant le feroutage, en toutes saisons, entre Gap-Chorges et Turin-Orbassano après réalisation de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre. Les Alpes du Sud disposeraient alors de l'équivalent de l'autoroute ferroviaire créée en 2004 dans les Alpes du Nord entre Bourgneuf-Aiton et le même chantier italien de Turin-Orbassano.

Dans ce contexte, le barreau A 510 Saint Maximin - Cadarache acquiert une importance et une urgence particulières avec la concrétisation du projet ITER. En outre il apportera un allègement des flux de circulation sur les rocade d'Aix en Provence qui mêlent les flux de grand transit et d'échanges locaux.

5- Objectif stratégique n°3: utilisation du sillon rhodanien avec transfert modal du routier vers d'autres modes

Cet objectif, composante de la stratégie globale, prend acte du fait que la problématique de la saturation des axes routiers du sillon rhodanien est d'abord celle du déplacement des personnes.

Les projets associés consisteront donc à dissuader les usagers du couloir rhodanien, réguliers ou occasionnels, d'emprunter les axes routiers en leur offrant des services attractifs utilisant d'autres modes.

Une telle approche complémentaire conduit à développer les interconnexions dans l'espace de la grande vitesse pour les voyageurs et l'intermodalité pour le fret, notamment :

- en accélérant le prolongement de la LGV Méditerranée avec la LGV Provence Côte d'Azur (projet n°3),
- en créant la gare ferroviaire intégrée à l'aéroport Marseille – Provence accessible aux TGV, notamment les TER-GV (projet n°4),
- en organisant et développant la plate-forme quadri-modale d'Arles (projet n°5).

*** Projet n°3 : la LGV Provence – Côte d'Azur**

Le prolongement de la LGV Méditerranée de Marseille vers Toulon et la Côte d'azur s'inscrit dans les orientations prioritaires, européennes et nationales, de l'aménagement et de la compétitivité du territoire.

A ce titre, il participe à l'objectif de structuration de l'Arc méditerranéen par une LGV Gènes - Barcelone, composante du corridor paneuropéen n°5 Lisbonne - Kiev et segment terrestre n°9 du corridor plurimodal ouest – est défini par les CCI du sud de l'Europe.

En 2005, le débat public sur le prolongement de la LGV Provence Côte d'Azur a permis de préciser les services à obtenir de cet équipement, essentiel à la fluidité et à la fiabilité des couloirs

desservant le littoral français. Le Conseil d'Administration de RFF du 6 décembre 2005 a confirmé le scénario dit des "Métropoles du sud" comme scénario de référence pour la suite des études.

La libération de sillons, disponibles pour les TER et le fret, sur la VF existante sera une des principales retombées positives de la réalisation de la LGV.

*** Projet n°4 : gare ferroviaire intégrée à l'aéroport Marseille Provence**

Ce projet intermodal crée une offre cohérente et concurrentielle au profit des usagers de la grande vitesse. Ce pré- ou post-acheminement renforce les alternatives au tout autoroutier pour les grands déplacements empruntant la voie aérienne. Tous les aéroports français, dont le trafic dépasse celui de Marseille Provence, se sont déjà dotés ou vont se doter, à juste titre, d'un tel équipement.

L'application de la directive européenne sur l'intégration TGV-Air et l'appel national à projet en faveur du rayonnement européen des métropoles françaises (CIADT 18 décembre 2003) conduisent à concrétiser rapidement le projet de gare ferroviaire intégrée à l'aéroport Marseille-Provence. Pour être intégré au futur contrat Etat-Métropole, le projet doit être finalisé avant la fin des actuels contrats de plan Etat-région en 2006.

Ce projet décline l'expertise récente de la DATAR (La France en Europe: quelle ambition pour la politique des transports?) sur l'accessibilité aérienne des grandes métropoles, qui recommande la logique de hub et l'augmentation de la zone de chalandise terminale des aéroports régionaux à vocation internationale.

Cette gare ferroviaire, construite en dérivation à partir de la voie ferrée PLM proche, sera accessible aux TCSP, TER et TGV, avec un accès direct à l'aérogare, sans rupture de charge pour l'utilisateur, notamment l'utilisateur PMR (personne à mobilité réduite) et le fret express.

Cet équipement sera valorisé à terme en lui associant, au nord de l'aéroport, une interconnexion vers la LGV Méditerranée à destination de Paris plus rapprochée que celle disponible actuellement (Valence TGV).

*** Projet n°5 : port fluvial d'Arles et couloir ferroviaire Marseille - Arles - Montpellier**

Compte tenu de sa position géostratégique et de son histoire, le port fluvial d'Arles a vocation à devenir le premier pôle fluvial intermodal du sud rhodanien.

La volonté fréquemment affichée, par les autorités européennes et nationales, d'organiser les transferts des flux au profit du mode fluvial justifie une démarche très volontariste, car la **mise en convergence des couloirs ferroviaires et autoroutiers vers le terminal fluvial** nécessite l'adaptation ou la réalisation des infrastructures adéquates de communication.

Le couloir fluvial rhodanien nord - sud est disponible, mais les voies ouest - est, autoroutières et ferroviaires, de rabattement du fret ne sont pas en adéquation avec la capacité offerte par le fleuve .

Trois problématiques, distinctes mais complémentaires, apparaissent à l'ouest du territoire provençal:

-celle de la réalisation d'un grand pôle d'échanges intermodal destiné à valoriser le mode fluvial, à la croisée du sillon rhodanien nord - sud et des couloirs ouest - est, route et fer. Cette connexion intermodale suppose le rétablissement des franchissements autoroutier et ferroviaire du Rhône au droit d'Arles;

-celle du transit Provence - Languedoc, grâce à des itinéraires directs au droit d'Arles, permettant d'alléger les zones de saturation, routière et ferroviaire, du Gard en les contournant par le sud;

-celle de la fluidité globale des flux ouest - est, permettant leur "glissement" au plus près des zones d'activités côtières, grâce à la séparation des flux de grand transit de ceux des échanges locaux, notamment dans les secteurs de connexion aux zones portuaires.

Aujourd'hui, la procédure administrative du franchissement autoroutier du Rhône progresse favorablement.

Ce n'est pas le cas du rétablissement du franchissement ferroviaire du Rhône au droit d'Arles, ouvrage nécessaire à la réhabilitation de l'axe Arles - Lunel - Montpellier. En contournant par le sud le secteur saturé de Nîmes, ce couloir ferroviaire rétablirait Arles dans son rôle historique et stratégique de porte entre la Provence et le Languedoc.