



POLITIQUE REGIONALE DES TRANSPORTS
Vallée du Rhône ~~et Arc languedocien~~
Axe méditerranéen

Contribution au débat public, éléments de proposition et de dialogue

Gérard CLEMENT
Secrétaire général FO Drôme Ardèche,

Dossier réalisé avec la collaboration de Corinne DAOUD

SOMMAIRE

<i>Introduction</i>	Page 4
PARTIE I	
ETAT DES LIEUX	Page 6
1- Eléments clé d'ordre contextuel	Page 7
1-1 Structure géophysique des territoires concernés.....	Page 7
1-2 Caractéristiques socioéconomiques.....	Page 7
➤ Démographie.....	Page 7
➤ Secteurs phare de l'économie régionale.....	Page 8
1-3 Infrastructures et accessibilité.....	Page 9
➤ Réseau routier.....	Page 9
➤ Réseau ferroviaire.....	Page 9
➤ Réseau fluvial.....	Page 10
➤ Transports combinés.....	Page 10
2- Flux et capacité actuels des différents modes de Transport	Page 11
2-1 Transport de voyageurs.....	Page 11
➤ Transport routier.....	Page 11
➤ Transport ferroviaire.....	Page 11
➤ Transport aérien.....	Page 12
➤ Transport flu vial.....	Page 13
➤ Répartition modale du transport de voyageurs.....	Page 13
2-2 Transport de marchandises.....	Page 14
➤ Transport routier.....	Page 14
➤ Poids économique et social de la logistique.....	Page 14
➤ Transit routier.....	Page 15
➤ Fret ferroviaire.....	Page 16
➤ Fret flu vial.....	Page 17
2-3 Niveaux de service actuels.....	Page 16
➤ Niveau de service du transport flu vial.....	Page 16
➤ Niveau de service du transport routier.....	Page 17
➤ Niveau de service du transport ferroviaire.....	Page 17
3- Impact environnementaux	Page 19
3-1 Impact des infrastructures.....	Page 19
3-2 Impact des circulations.....	Page 20
➤ Pollution atmosphérique.....	Page 20
➤ Sécurité routière.....	Page 21
➤ Congestion routière.....	Page 21

PARTIE II.	VISION PROSPECTIVE.....	Page 23
	2-1 Identification des facteurs politiques influents.....	Page 24
	2-1 Politique européenne des transports.....	Page 24
	2-2 Politique nationale.....	Page 25
	2-3 Déclinaisons régionales et locales.....	Page 26
	2-2 Prévisions d'évolution de la demande.....	Page 27
	2-2-1 Formulations des hypothèses.....	Page 27
	➤ Eléments méthodologiques et facteurs d'évolution.....	Page 28
	2-2-2 Evolution des niveaux de services.....	Page 29
	➤ Circulation routière.....	Page 30
	➤ Trafic ferroviaire.....	Page 31
	➤ Trafic fluvial.....	Page 33
	➤ Terminaux de transport combinés.....	Page 33

PARTIE III. ENJEUX DE LA POLITIQUE REGIONALE DES	TRANSPORTS.....	Page 34
	3-1 Enjeux spécifiques aux niveaux de service.....	Page 35
	3-1-1 Optimisation et adaptation des réseaux existants.....	Page 35
	➤ Réseau routier et autoroutier.....	Page 35
	➤ Réseau fluvial.....	Page 37
	➤ Réseau ferré.....	Page 38
	3-1-2 Nécessité de rééquilibrage modal.....	Page 39
	➤ Transport de marchandises.....	Page 39
	➤ Transport de voyageurs.....	Page 39
	3-2 Enjeux liés à l'aménagement du territoire.....	Page 40
	3-2-1 Impacts de développement des infrastructures.....	Page 40
	3-2-2 Enjeux socio-économiques.....	Page 40
	➤ Besoins économiques.....	Page 40
	➤ Mobilité personnelle et professionnelle locale.....	Page 41
	➤ Flux touristiques.....	Page 41
	➤ Solutions alternatives aux déplacements professionnels..	Page 42
	3-3 Enjeux environnementaux.....	Page 43
	3-3-1 Traitement des nuisances sonores.....	Page 43
	3-3-2 Réduction des pollutions atmosphériques.....	Page 44
	➤ Impact de la multimodalité.....	Page 45
	➤ Mutations énergétiques.....	Page 45
	3-3-3 Préservation des paysages.....	Page 46

PARTIE IV. PROPOSITIONS DE FORCE OUVRIERE... Page 48

**Pour une optimisation des niveaux de service adaptés aux évolutions
de la demande Page 49**

**Pour une planification cohérente et un aménagement réfléchi
des territoires..... Page 51**

**Pour une politique des transports respectueuse des droits
des salariés..... Page 51**

**Pour une politique des transports intégrant des objectifs de
développement durable..... Page 52**

ANNEXES Page 53

SOURCES..... Page 54

AXES PRIORITAIRES ET PROJETS EUROPEENS..... Page 55

INTRODUCTION :

Rhône-Alpes constitue une économie régionale puissante dont le PIB avoisine les 150 milliards d'euros. Elle figure à ce titre au dixième rang de l'Union Européenne et se positionne comme la seconde région économique de France ;

Une dynamique historiquement fondée sur les échanges rendus possibles par la construction progressive de réseaux de transports.

Le territoire compte aujourd'hui 350 000 entreprises et 2 200 000 salariés.

Toujours plus sollicités par une demande accrue de mobilité des personnes et des marchandises, les réseaux de transports nécessitent d'être modernisés, adaptés, étendus.

L'enjeu est économique et social mais également sociétal.

L'état invite les acteurs territoriaux dans le cadre d'un débat public en vue d'élaborer une politique des transports concertée dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Si Force Ouvrière se réjouit de cette initiative demandée depuis une dizaine d'années qui témoigne de la prise de conscience de l'urgence de la situation par les pouvoirs publics ; en souhaitant qu'elle ne soit pas tardive.

Plutôt que de construire une politique des transports Vallée du Rhône et arc languedocien, FO propose de travailler sur Vallée du Rhône et axe méditerranéen.

Force Ouvrière souhaite susciter la réflexion de tous les acteurs autour de faits objectivés et de visions prospectives, insuffler et planifier les décisions nécessaires ce qui va bien au delà de l'ouverture d'un débat d'opinion.

Le présent document accorde une place importante aux niveaux de développement, aux services actuels ainsi qu'aux hypothèses d'évolutions afin de formuler des réponses réalistes, adaptées au contexte socioéconomique, intégrant les besoins de la société civile de toutes les zones du territoire et les impératifs de préservation de l'environnement.

Il est urgent de conduire une politique active des transports qui concilie exigence de compétitivité et évolution de la mobilité.

La politique des transports doit avoir pour ambition de soutenir la croissance pour l'amélioration des conditions de travail et de vie des rhônalpins.

La menace de saturation du réseau routier et autoroutier doit cesser d'être évoquée comme frein potentiel au développement et au rayonnement européen de la région. Au-delà de nos régions, c'est la liaison européenne nord/sud qui est en jeu comme l'ouverture de l'Europe sur la Méditerranée.

Force Ouvrière souhaite élargir le débat à la problématique de financement des mesures envisagées et des projets futurs.

Les mesures engagées représentent des coûts d'investissement lourds qui doivent nécessiter la recherche de solutions innovantes construites dans la transparence sans pénaliser une fois de plus l'utilisateur contribuable.

PARTIE I
ETAT DES LIEUX

1- Eléments d'ordre contextuel

La construction d'une politique adaptée des transports nécessite une vision juste de l'ampleur des enjeux qui s'y rattachent par une appréhension transversale de la problématique.

Rhône-Alpes s'affirme comme l'un des grands pôles français de transport de marchandises et de la logistique, en valorisant sa position géographique stratégique en Europe, au carrefour de grands axes de communication et à proximité d'importants marchés.

La densité du tissu économique favorise ce développement mais en est à la fois dépendante.

Il apparaît de ce fait comme irréaliste toute tentative de traitement de la question de l'avenir des transports rhônalpins dissociée des spécificités du contexte territorial.

1-1 Structure géophysique des territoires concernés

Le territoire rhônalpin s'étend sur 250 kilomètres du nord au sud et 250 kilomètres d'est en ouest. Il représente 8% de la superficie française avec 44 000 km².

L'espace régional est particulièrement diversifié, avec une grande variété de reliefs, de paysages, d'espaces naturels et même de climats.

Les vallées du Rhône, de la Saône, du Gier, les cluses et vallées alpines constituent les principaux bassins de vie.

L'ancienneté et la vigueur de l'économie expliquent la présence dans ces zones d'un réseau urbain dense.

La moyenne et la haute montagne forment par ailleurs le cadre naturel d'une grande partie du territoire dont plus de 50% se situe à plus de 500 mètres d'altitude.

L'aération naturelle du relief montagneux favorise la mise en valeur du positionnement géographique de la région.

Autour d'un sillon central Saône-Rhône de largeur variable selon les zones concernées mais toujours très marqué, se greffent des vallées qui drainent la circulation à travers les reliefs.

Dans les Alpes du nord, le réseau est dessiné grâce à un quadrillage de cluses et de vallées internes ancrées autour du sillon alpin.

A l'ouest, le couloir du Gier conduit aisément à la vallée de la Loire.

Cette structuration exceptionnelle renforcée par la voie de pénétration constituée par le Rhône a été très tôt perçue comme une somme d'atouts économique et fait l'objet d'un aménagement précoce permettant de ménager de grands axes de communication et ouvrant largement la région sur l'Europe médiane alpine.

1-2 Caractéristiques socio-économiques

La démographie : Rhône-Alpes comptaient en 2002 5,77 millions d'habitants. C'est l'une des régions européenne à plus fort taux de natalité et son solde migratoire est positif. Les jeunes y sont bien présents avec notamment 225 000 étudiants.

Rhône-Alpes se distingue de la France par une proportion plus élevée de professions intermédiaires et à un degré moindre d'ouvriers. Elle compte relativement moins d'agriculteurs et d'employés. Avec leurs pôles économiques et universitaires Lyon et Grenoble se caractérisent par une forte présence des cadres et professions intellectuelles supérieures.

L'Ardèche et la Drôme sont les deux départements les plus agricoles. Ils comptent également de nombreux retraités en particulier du fait de leurs attractivités climatique.

La population de la Loire traduit son histoire économique avec une forte proportion de retraités et d'ouvriers.

L'Ain compte la plus forte proportion d'ouvriers du fait de ses trois bassins industriels (Oyonnax Nantua / Ambérieu en Bugey / Bourg en Bresse).

La Haute Savoie compte une importante population ouvrière également mais se distingue aussi par une présence affirmée d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise.

Le taux d'emploi, notamment des femmes assure une position confortable à la région Rhône-Alpes qui a atteint les objectifs fixés par l'Union Européenne en 2005.

Le taux de chômage s'établit à environ un point de moins que la moyenne nationale.
Le salaire et le revenu disponible sont supérieurs à la moyenne des régions françaises hors Ile de France avec des disparités infrarégionales importantes.

Secteurs phares de l'économie régionale :

Rhône-Alpes enregistre une progression régulière du nombre de ses entreprises moyennes et grandes, les agglomérations régionales offrant de bonnes conditions d'accueil des centres de décision.

La proximité d'importants marchés, la qualification de la main d'œuvre, la qualité de vie, les conditions d'implantations des activités économiques sont des atouts forts en terme d'attractivité.

L'économie est forte d'un solide socle industriel :

L'industrie produit un quart de la valeur ajoutée régionale soit cinq points de plus que pour l'ensemble du pays. Les activités sont diversifiées et leur présence équilibrée avec de nombreux points forts : mécanique, chimie, plasturgie, électronique, pharmacie, textile, agroalimentaire. Entre 1993 et 2002 12% des investissements industriels en France ont été réalisés en Rhône-Alpes.

L'innovation est au cœur de la dynamique industrielle :

Rhône-Alpes occupe le cinquième rang européen pour son potentiel technologique et scientifique, elle compte un nombre élevé de dépositaires de brevets. Les activités technologiquement innovantes de la région représentent 13,5% de l'emploi national de ce secteur d'activité. 14% des ingénieurs sont formés en Rhône-Alpes.

Les PMI de 20 à 250 salariés sont au cœur de la réactivité industrielle de part leur fonction de sous-traitance.

La part du chiffre d'affaire de l'industrie rhônalpine réalisée à l'export est de trois points supérieure à la moyenne nationale.

Les services jouent un rôle accru au sein de l'économie régionale :

Le phénomène est principalement dû à un vaste mouvement d'externalisation de certaines fonctions engendrant l'opportunité de répondre à de nouveaux besoins.

Les services représentent la moitié de la valeur ajoutée et des emplois. Ils sont prédominants dans la création d'entreprise. L'offre de service est dense et variée avec une forte représentation des activités informatique, de conseil et d'ingénierie.

Les transports et la logistique constituent le ciment de cette dynamique et répondent aux impératifs de circulation des marchandises et des travailleurs.

Le niveau de développement des autres secteurs :

Le commerce de détail trouve un environnement favorable en Rhône-Alpes de par un bon maillage de la population et des activités entraînant l'expansion de plusieurs grands bassins.

Le bâtiment prend activement part à la croissance depuis 1988 en répondant à une forte demande de construction de logements et de locaux d'activité.

L'agriculture place Rhône-Alpes au quatrième rang des régions françaises. La diversité et la qualité des espaces ruraux en assurent le développement valorisé par une industrie agroalimentaire bien implantée et un marché intérieur de près de six millions de consommateurs.

1-3 Infrastructures et accessibilité

Le réseau routier :

Rhône –Alpes est desservie par 1 300 kilomètres d'autoroutes.

Le réseau autoroutier met en relation l'axe rhodanien (A7) et l'axe méditerranéen (A9, A8 et A54), assurant ainsi outre la liaison principale nord/ sud, la desserte des zones littorales et des principaux pôles économiques et touristiques du sud de la France.

L'irrigation de la partie alpine de la région s'effectue par l'A75 et l'A61.

La plupart des grandes villes sont reliées au réseau autoroutier.

Certains petits bassins économiques sont exclus de cette desserte : Annonay, Briançon, Gap, Alès, Aubenas, Privas.

Les liaisons autoroutières internationales sont assurées par l'A9, l'A40 et la RN205 pour l'Espagne et par l'A43 et l'A8 pour l'Italie.

Le réseau de routes nationales remplit plusieurs fonctions :

Les axes parallèles écoulent une partie du trafic local dans les grands axes (ex : RN7 et 86 dans la vallée du Rhône et RN113 sur l'arc languedocien.)

D'autres routes nationales relient les zones la périphérie du territoire aux grands axes de communication et aux pôles urbains.

Certains de ces axes assurent également un rôle de desserte touristique.

Ce réseau au service d'une population régionale urbaine est souvent inadapté au développement de la péri urbanisation et à l'essor de l'économie résidentielle : Il en résulte un allongement croissant des distances domicile/trajet et des temps de trajet.

En 1999, les trajets de 10 à 50 kilomètres constituaient 40% des navettes domicile travail.

Les zones les plus rurales aux reliefs prononcés demeurent exclues de cette offre de transport.

Le réseau ferroviaire :

Pour les trafics Nord/ Sud, l'épine dorsale ferroviaire est constituée de trois lignes entre Lyon et Avignon : une ligne dédiée au fret lourd , une ligne mixte et une ligne à grande vitesse sur laquelle circule le TGV Méditerranée.

Cette épine dorsale se réduit à deux lignes entre Avignon et Nîmes et une ligne au delà de Nîmes vers l'Espagne et au delà de Marseille vers l'Italie.

Le réseau est complété par des lignes secondaires aux caractéristiques techniques limitées (voie unique non électrifiée, système de signalisation peu performant) qui desservent les territoires éloignés des grands axes de communication.

L'accessibilité aux gares TER varie selon les zones de 10 à 20 minutes pour les territoires situés à proximité des principaux axes de communication routiers et ferroviaires à des temps largement supérieurs pour les zones rurales montagneuses qui sont de ce fait exclues de ce service.

Le maillage transversal Est/ Ouest des territoires n'est pas assuré.

Le réseau fluvial :

Le bassin fluvial Rhône-Saône est divisé en plusieurs zones ouvertes à différents gabarits :

- la Saône de Corre à Lyon
- le Rhône de Lyon à Arles
- le Rhône de Arles à Fos sur mer
- le canal du Rhône à Sète

La Saône communique avec le canal des Vosges ouvert aux gabarit de 1100 tonnes, le canal de la Marne à la Saône, le canal du Rhône au Rhin, le canal de Bourgogne et le Rhône.

De Pagny sur Saône à Fos sur mer , le bassin Rhône-Saône est aménagé à grand gabarit sur plus de 550 kilomètres.

Le Rhône est navigable sur 330 kilomètres pour des convois de 5000 tonnes de gabarit ce qui autorise la navigation fluviale et fluvio-maritime.

La région Rhône-Alpes est équipée de cinq ports de commerce aux caractéristiques très différentes en terme de surface, de potentiel d'extension, d'équipement et de qualité des connexions aux réseaux terrestres.

Lyon est le plus important en terme de stocks avec une capacité de 1000 kt/an. C'est le seul port régional à bénéficier d'équipement gaziers et hydrocarbures.

Le roll on / roll off (mode de transbordement spécifique) est assuré uniquement par les ports de Lyon et Vienne sud ainsi que le port de Sète, ce qui exclu toute possibilité actuelle de report modal du trafic routier en direction de Fos sur mer / Marseille. (Premier port français et huitième port mondial pour les tonnages traités)

Tous les ports rhônalpins sont nantis d'équipements céréaliers.

Le transport combiné :

Le transport combiné nécessite des terminaux qui assurent les fonctions d'accueil, de transfert et de stockage des marchandises d'un mode à l'autre.

La capacité à développer le transport intermodal dépend du volume de marchandises conteneurisable ayant une origine et une destination dans un rayon de 50 à 100 kilomètres des terminaux.

Ces terminaux sont de deux natures :

- chantiers rail-route
- terminaux fleuve-route

Rhône-Alpes compte aujourd'hui un chantier rail route à Lyon Vénissieux et un terminal de transport combiné à Lyon (port Edouard Herriot).

2- Flux et capacité actuels des différents modes de transport

2-1 Transport de voyageurs

Transports routiers :

La Région Rhône-Alpes compte environ 54 véhicules automobiles en circulation pour 100 habitants. Ce taux est légèrement supérieur à la moyenne nationale de 51 véhicules en circulation pour 100 habitants. Ce taux est variable d'un département à l'autre de 50 véhicules dans la Loire à 62 en Haute Savoie.

Malgré une baisse des immatriculations de véhicules neufs enregistrée en 2001 et 2002, le poids de la région par rapport à la France reste stable.

9,2% des immatriculations neuves, 10,2% des immatriculations d'occasion et 10,1% du parc automobile.

Le parc de voitures particulières au 1^{er} janvier 2003 s'élève à environ trois millions de véhicules de moins de quinze ans.

La part modale de l'automobile varie de 55 à 70% dans les villes moyennes de la région contre environ 10% pour les transports collectifs qui, à l'exception des grandes agglomérations souffrent de leur inadaptation à la croissance de la demande en terme de volume comme de zones desservies.

Dans le cadre de la mise en œuvre des plans de déplacements urbains, les grandes agglomérations développent parallèlement à l'offre de transport collectif un réseau cyclable. (Lyon, Grenoble, Chambéry, Annecy, aménagement en cours à Saint Etienne)

Transports ferroviaires :

La région Rhône-Alpes occupe une position privilégiée au sein du réseau ferré européen de TGV et grandes lignes.

Elle bénéficie de bonnes relations avec Paris, Marseille et Lille au départ de Lyon.

47 trains par jour relient Paris et Lyon, 31 relient Marseille et Lyon et 21 relient Lyon et Lille. En revanche, les liaisons Est-Ouest ne sont pas satisfaisantes en Rhône-Alpes comme à l'échelle nationale. A titre d'exemple, la liaison Bordeaux Lyon s'effectue en 7h30 et seulement deux allers-retours quotidiens sont organisés.

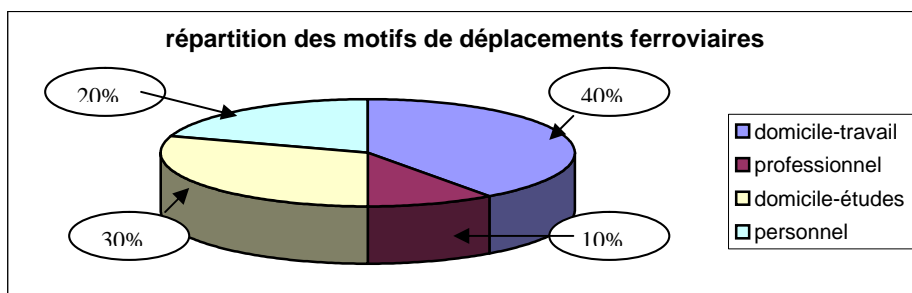
Roanne et Privas, contrairement aux autres métropoles régionales ne bénéficient pas de relations directes avec Paris.

Rhône-Alpes compte 260 gares dont 25 à rayonnement interrégional, 46 à rayonnement régional, 189 à rayonnement local. 500 points d'arrêts routiers sont également desservis. L'état actuel de ces gares nécessite un réaménagement en cohérence avec l'amélioration des dessertes et des équipements.

L'évolution de la fréquentation des plus grandes gares de la région n'est pas homogène : Lyon Part-Dieu enregistre une progression nette et continue depuis 1998 ; dans une proportion moindre Grenoble, Chambéry et Saint Etienne confirme cette tendance.

Valence et Bourg en Bresse enregistre une légère baisse de fréquentation, tandis que Lyon Perrache se caractérise par une stabilité du nombre annuel de voyageurs.

Les motifs de déplacement se répartissent de la façon suivante :



Source CIADT.2004

La desserte régionale a été profondément restructurée avec la mise en service en juin 2001 du TGV Méditerranée :

La création de la gare Valence TGV est le principal facteur de baisse de fréquentation de la gare Valence ville. La plupart des trains rapides régionaux ont été transformés en TGV avec une politique d'arrêts réduits sur la ligne à grande vitesse et la suppression des dessertes grandes lignes sur la vallée du Rhône et le sillon alpin, hormis 4 trajets quotidiens à destination de Paris et desservant Valence, Montélimar et Avignon.

Transports aériens :

Rhône-Alpes est dotée d'un aéroport international, Lyon Saint Exupéry, de quatre aéroports régionaux sis à Chambéry, Annecy, Saint Etienne et Grenoble.

Un aéroport d'affaires Lyon-Bron et des aéroports locaux tels Valence ou Roanne complètent l'offre aérienne régionale.

Cette offre représente 5,3% du trafic passagers des aéroports de France.

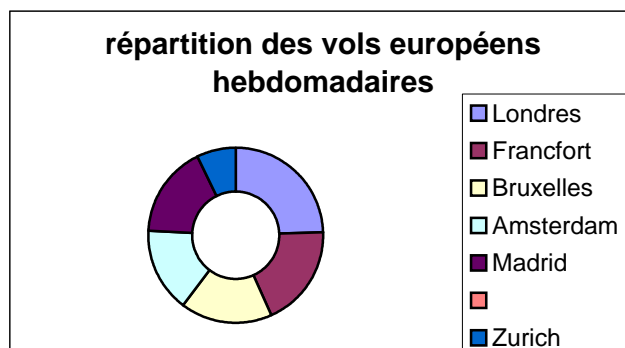
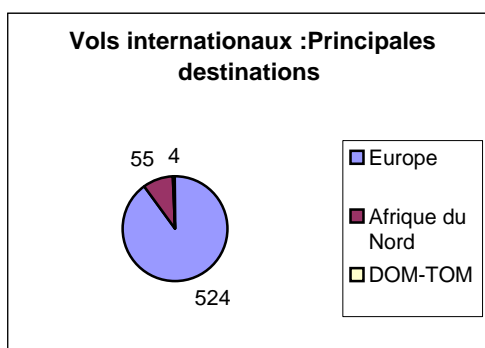
L'aéroport Lyon Saint Exupéry est le quatrième aéroport français. Il dispose de deux pistes et deux terminaux d'une capacité d'accueil de sept millions de passagers.

92% des relations aériennes rhônalpines passent par ce site.

La croissance du trafic est positive depuis 2003. 5,9 millions de passagers ont été comptabilisés nonobstant la baisse du nombre de mouvements d'avions qui traduit l'utilisation d'appareils de plus grande capacité et mieux remplis.

Il résulte de ces données une sous-utilisation de l'équipement aéroportuaire.

Le trafic est essentiellement international. L'Europe constitue une destination prépondérante. Les échanges avec les pays entrant dans la communauté sont contrastés mais amorcent une croissance en lien avec leur niveau d'équipement et l'offre touristique développée.



Le groupe Air France gère plus de 50% du trafic de la plate-forme.

La part du trafic charter est d'environ 15% du trafic. Elle correspond à une offre spécifique saisonnière qui dessert le bassin méditerranéen (Europe et Afrique) mais également le Moyen Orient et les Etats Unis.

La part de marché des compagnies low cost nouvellement installée progresse de façon régulière. (en 2003, elle a traité 80 000 passagers).

Le trafic national aérien est dominé par l'activité de l'aéroport de Lyon saint Exupéry ; plus de vingt villes bénéficient d'une desserte supérieure à dix fréquences quotidiennes.

Le trafic sur Paris demeure prédominant malgré une légère baisse due à l'accroissement de l'offre ferroviaire à grande vitesse.

L'impact économique de Lyon Saint Exupéry convient d'être souligné : 220 entreprises et 5 440 salariés travaillent sur ce site.

Les aéroports régionaux enregistrent une baisse de fréquentation suite à la crise mondiale du transport aérien qu'ils ont moins bien traversée.

L'aéroport d'affaires Lyon Bron confirme sa position avec près de 15 000 passagers en 2003.

En 2002, la nouvelle aérogare de Grenoble Saint Geoirs porte la capacité de l'aéroport à 500 000 passagers pour une superficie de 3 200 mètres carré.

Le réseau Satobus a pour vocation de relier les grandes villes de Rhône-Alpes à l'aéroport par liaison autocar. Il enregistre une progression annuelle de l'ordre de 2,6% ce qui demeure faible en terme de croissance.

Transports fluviaux :

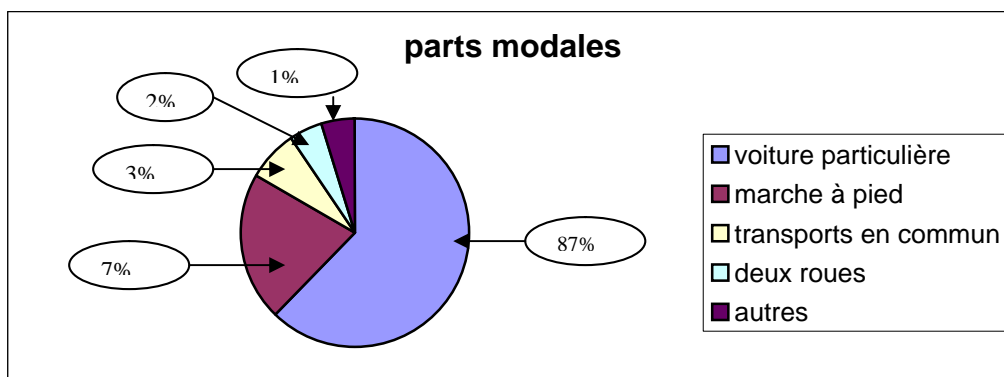
Ce mode de transport, en raison de sa lenteur, ne peut être analysé en terme de flux ou de capacité. Il fait l'objet d'une utilisation marginale à des fins exclusivement touristique et ne permet pas de captation de flux économiques significatifs.

Répartition modale actuelle du transport de voyageurs :

Hormis les circulations européennes et internationales, les déplacements internes à la région quelque soit leur motif et leur fréquence sont marqués par la prédominance de la voiture particulière. Ce phénomène conforme à la moyenne nationale hors Ile de France s'ancre sur des tendances sociologiques fortes et impacte sur l'économie, la consommation énergétique et l'environnement.

A titre d'exemple, les résultats combinés de deux études l'une conduite à Roanne, l'autre à Bourg en Bresse au cours de périodes identiques illustrent cette répartition.

Ces résultats sont confortés pour Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc Roussillon par un sondage IFOP réalisé en février 2006.



2-2 Transports de marchandises

Transport routier :

Près de 300 millions de tonnes de marchandises sont annuellement échangées au sein de Rhône-Alpes ou entre Rhône-Alpes et d'autres régions. Le transit est évalué à 65 millions de tonnes.

Les flux internes à la région évalués à environ 175 millions de tonnes sont 230% supérieurs aux flux inter-régionaux.

46% des trafics ont pour origine et destination Rhône-Alpes, Provence Alpes côte d'Azur et Languedoc Roussillon, 37% ont soit pour origine soit pour destination l'une de ces régions.

Le transit ne représente que 17% du trafic.

Les distances parcourues sont faibles : 63% des transports sont effectués sur des distances inférieures à 500 kilomètres et seulement 13% sur plus de 1100 kilomètres.

Ces flux connaissent en Rhône-Alpes une évolution plus dynamique que dans l'ensemble des régions françaises. Les flux routiers tirent la croissance de Rhône-Alpes.

Les modes alternatifs ne représentent que 3% des flux internes et 17% des flux inter-régionaux.

Les échanges internationaux représentent 26 millions de tonnes de marchandises chaque année. Rhône-Alpes connaît en volume des importations supérieures aux exportations.

Les deux tiers des échanges sont réalisés avec l'Europe des quinze, la Suisse et la Norvège. Des liens privilégiés sont entretenus avec les pays frontaliers.

Les échanges entre Rhône-Alpes et les dix pays entrés dans l'UE en 2004 sont équilibrés en tonnage entre export et import. En revanche, la valeur moyenne d'une tonne à l'export est deux fois plus élevée qu'en import. Les échanges les plus importants s'effectuent entre Rhône-Alpes et la Pologne.

Poids économique et social de la logistique :

Directement liée aux activités de transport, la logistique occupe en région Rhône-Alpes une place spécifique dans l'environnement socio-économique.

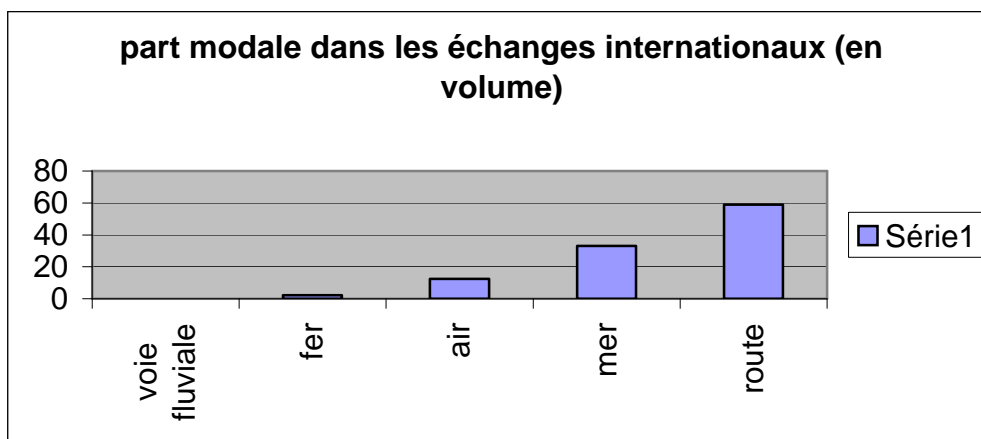
L'emploi dans les établissements d'entreposage est en forte progression. En 2002, la fonction logistique occupait 9000 salariés dont une part importante de main d'œuvre peu ou pas qualifiée.

LES EMPLOIS PAR SECTEUR DU TRANSPORT	France	Rhône-Alpes	Rhône-Alpes /France
Ensemble des entreprises adhérentes de la CARCEPT	288 057		
Transports de marchandises	213 899	24 336	11%
Transports de voyageurs	30 378	2 707	9%
Transports urbains	27 518	5 093	19%
Autres activités	16 262		

LES EMPLOIS PAR CATEGORIE DE LA CCN

Code CCN	Code Carcept	Emploi	<i>France</i>	<i>Rh-Alpes</i>	<i>Rh-A /France</i>
138M	A06	Conducteur de véhicule de plus de 19 tonnes	52 792	5 217	10%
150M	A07	Conducteur hautement qualifié	13 644	2 312	17%
150+M	A47	Conducteur grand routier	8 908	1 122	13%
128M	A05A	Conducteur de véhicule de plus de 11 tonnes et moins de 19 tonnes	6 298	819	13%
120M	A04	Conducteur de véhicule de plus de 3,5 tonnes et moins de 11 tonnes	5 061	456	9%
118M	A03	Conducteur de véhicule jusqu'à 3,5 tonnes	4 585	502	11%
115M	A01	Livreur	3 206	403	13%
110M	A14	Manutentionnaire	3 174	238	7%
128M	A09	Déménageur	1 386		
115M	A18	Cariste 1er degré	1 017		
120M	A21B	Conducteur d'engin de manutention	780		
128M	A33	Mécanicien metteur au point (transport de marchandises)	599		
115M	A08	Déménageur débutant	587		
138M	A10	Déménageur professionnel	534		
115M	A15	Manutentionnaire spécialisé	506		
138M	A39	Mécanicien réparateur en organe (transport de marchandises)	502		
		<i>Transports de voyageurs</i>			
140V	B09	Conducteur receveur de car	8 836	641	7%
131V	B08	Conducteur de car	5 110	632	12%
145V	B10B	Conducteur de tourisme	1 426		
150V	B11	Conducteur grand tourisme	979		
175V	E26	Chef de gare routière (voyageurs)	520		
		<i>Transports urbains</i>			
	M25A	Conducteur receveur	9 885	2 438	25%
	L31	Ouvrier professionnel OP 3	672		
		<i>Emplois autres</i>			
125	D40	Employé de service administratif	2 694	243	9%
	Z01	Gérant	2 513	312	12%
148,5	D58	Sécrétaire sténodactylographe	2 221	246	11%
148,5	D61D	Employé qualifié, service exploitation	1 002		
125	D40C	Employé du service d'exploitation	926		
148,5	D61A	Employé qualifié, service administratif	763		
138	C21	Mécanicien réparateur en organe (réparation automobile)	683		
105	D01	Personnel de nettoyage	619		
140	D57A	Employé de transit 2ème degré	593		
150	E01	Comptable 1er degré	552		

La route domine largement les échanges nationaux mais n'assure que 56% des échanges internationaux de Rhône-Alpes en volume. La situation géographique de la région place cette dernière en situation de sur-représentation des modes de transports terrestres.



Le transit routier :

Par le fer ou la route, les tunnels savoyards sont des portes d'entrée entre Europe de l'Est et Europe du sud. Rhône-Alpes est ainsi la région de France la plus circulée par les transports routiers de marchandises en transit.

A titre d'exemple, 23 millions de tonnes de marchandises sont passées par le tunnel de Fréjus en 1999 et environ 3 millions de tonnes de marchandises par le tunnel du Mont Blanc au cours de la même période.

L'Espagne et le Portugal privilégient le point frontière Vintimille comme porte de l'Europe de l'Est et ne choisissent Fréjus que pour se rendre en Italie ou en Slovénie.

La nature des marchandises transportées varie selon le pays de provenance de celles-ci :

La Belgique et les Pays Bas transportent en premier lieu des denrées alimentaires.

Plus d'un tiers des tonnages en provenance du Royaume Uni est composé d'articles de textile et habillement.

Le Portugal transporte principalement des articles métalliques, des matériaux de construction, des denrées alimentaires et 13% de produits pétroliers.

Dans le cas de l'Espagne, les articles textiles constituent plus du quart des tonnages transportés.

Le fret ferroviaire :

La région Rhône-Alpes possède un point de passage privilégié via le tunnel de Modane, premier point frontière national pour l'acheminement des marchandises.

18 % des transports par fer en France proviennent ou transitent par la région.

10 millions de tonnes de marchandises sont transportées au sein de la région ou échangées entre Rhône-Alpes et les autres régions françaises.

Ce volume est stable depuis 1997 à l'exception des flux internes davantage soumis aux aléas. Sur le plan international, les échanges ne représentent que 2 millions de tonnes environ. Après avoir connu une chute sévère en 2001, ce volume s'est stabilisé nonobstant le fait que les capacités modales demeurent sous exploitées.

35 millions de tonnes de marchandises transitent annuellement par les Alpes du nord françaises dont près de 25% par le fer.

Le niveau de trafic dans cette zone est stable depuis 1994. Cette situation résulte pour une part importante de l'adhésion de l'Autriche à l'UE et de la plus grande ouverture de la Suisse

au transit européen. Ces évolutions ont permis au trafic jusque là détourné vers la France d'être orienté vers des itinéraires directs.

La croissance des échanges pourrait être absorbée par la construction de la liaison Lyon Turin. (cf : vision prospective/évolution de la demande).

Le fret fluvial :

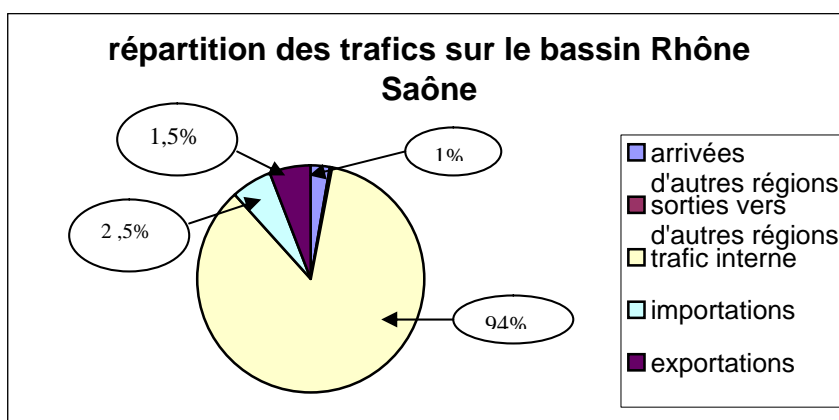
Avec 5,35 millions de tonnes transportées et plus d'un milliard de tonnes-kilomètres générées par le bassin Rhône-Saône, la navigation rhodanienne connaît une progression notable due à une hausse significative de l'activité fluviale à laquelle le port de commerce de Valence participe pleinement depuis l'instauration du transport conteneurisé à destination de Fos sur Mer.

Le secteur de la pétrochimie est l'un des principaux moteurs de croissance avec une hausse de 74% du tonnage de produits chimiques transportés et de 9% des produits pétroliers transportés.

La répartition en tonnes des trafics sur le bassin Rhône-Saône est essentiellement axée sur la circulation interne des marchandises :

Les sorties de marchandises vers d'autres régions représentent une part marginale de ce trafic.

Les parts des importations et exportations s'équilibrent.



Le trafic fluviomaritime a accusé un net repli en 2003 ; la sécheresse a eu dès le second semestre 2003 un impact négatif important sur les exportations céréalières qui représentent plus de la majorité du transport par container.

Le fret avionné :

Le fret avionné représente une part peu importante du tonnage de marchandises transportées en Rhône-Alpes. La part des échanges internationaux est prépondérante.

2-3 Les niveaux de service actuels

Ils se définissent comme les conditions offertes aux usagers en terme de confort, de rapidité, de fiabilité et de régularité des temps de parcours. La comparaison entre les mesures actuelles de trafic et la capacité d'accueil de ces trafics en constituent l'un des principaux modes d'appréhension.

Les niveaux de services du transport fluvial :

En dépit d'une forte augmentation des tonnages transportés et de la croissance de l'activité conteneur, le trafic fluvial demeure loin de la capacité du réseau fluvial.

L'augmentation peut se poursuivre sans poser de réel problème de capacité, sous réserve d'optimisation des équipements actuels.

En 2002, le volume transporté était de 5,3 millions de tonnes pour une capacité de 20 millions de tonnes.

A ce titre, les concessionnaires du réseau fluvial ont signé un contrat de progrès les engageant à favoriser la mise en œuvre de dispositifs techniques visant l'augmentation des trafics, la coordination de la gestion informatisée des écluses et des escales ainsi que la coordination des ports de Pagny, Lyon, Mâcon et Chalon.

Le projet d'un terminal dédié au transport fluvial dans le port de Fos sur Mer est à l'étude.

Le transport maritime génère dans une proportion intéressante un potentiel de développement. Les ports de Barcelone et Gênes traitent un volume presque deux fois supérieur à celui traité par le port de Marseille qui n'en reste pas moins un générateur de trafic de premier plan et l'un des pivots de l'activité logistique du grand Sud Est.

Les niveaux de service du transport routier :

La mesure de l'encombrement du réseau routier s'établit selon deux indicateurs distincts :

- le trafic total et le pourcentage de poids lourds sur l'A7 et l'A9 et les principales voies parallèles.
- Le trafic et les niveaux de services sur les différentes sections de l'A7 et l'A9 exprimés en terme de fluidité de circulation.

Les voies parallèles sont des routes et autoroutes qui ont la même orientation géographique que l'A7 et l'A9. La mesure du trafic permet d'évaluer la répartition de ce dernier. Les mesures sont le TMJA (trafic moyen journalier annuel) et le TMJE (trafic moyen journalier été).

Le TMJE est plus élevé en été qu'en moyenne annuelle sur la majorité des axes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

Il fait plus que doubler sur l'A75, augmente de 60% sur l'A7 et de 44% sur l'A9 Nord.

Cette augmentation du trafic estival global est ressentie sur l'autoroute A8.

Les mesures effectuées depuis 1985 démontrent une croissance annuelle du trafic total d'environ 5% pour les flux nord-sud et 9% pour l'arc languedocien contre 2,4% de croissance nationale annuelle moyenne.

Sur une autoroute à 2x3 voies supportant un trafic de PL de 18 à 22%, on considère que la gêne à la circulation des VL existe à partir du seuil de 56 000 véhicules/jour.

La situation est considérée comme très dégradée à partir de 74 000 véhicules/jour.

La saturation traduit le dépassement de la capacité d'écoulement d'une infrastructure.

L'A7 connaît en moyenne plus de 16 jours de saturation par an dans les deux sens de circulation (temps de saturation supérieur à une heure/jour).

L'A9 connaît en moyenne 29 jours de saturation par an.

Parallèlement à ce niveau de service dégradé, le nombre de jours possibles pour effectuer des travaux et interventions de sécurité se réduit annuellement.

Les niveaux de service du transport ferroviaire :

Sur les infrastructures actuelles, le nombre de trains par jour est de 310 dans la vallée du Rhône et de 180 sur la partie la plus chargée de l'arc languedocien (entre Nîmes et Montpellier).

Le réseau présente une capacité résiduelle théorique. Les sillons existants et disponibles ne correspondent pas à une demande commerciale.

Cette capacité paraît de ce fait peu exploitable.

Sur l'axe Lyon-Marseille, la capacité libérée par la ligne dédiée au TGV est encore en cours d'évolution.

Il existe des zones d'engorgement : à hauteur de Lyon 590 trains/jour sur quatre voies soit un taux de saturation de 85%. A partir de Nîmes, les trois lignes en provenance de la vallée du Rhône convergent en une seule qui enregistre jusqu'à 240 trains/jour soit un taux de saturation de 94%.

Le degré de saturation des terminaux de transport combiné :

L'étude des terminaux de transport combiné rail/route démontre une faible capacité résiduelle de ces derniers : Lyon possède une capacité disponible de 15%, Montpellier 54%, Marseille 26% et Perpignan 34%.

Le terminal d'Avignon étudié en 2000 était déjà en situation de saturation.

3- Impacts environnementaux

Les impacts environnementaux du transport concernent les différentes formes de pollution, L'effet de coupure (obstacle au déplacement de la faune), l'artificialisation de l'espace. Ces impacts se manifestent en phase construction comme en phase d'exploitation des infrastructures.

Ils peuvent être directs et locaux (ex : pollutions atmosphériques), globaux (ex : effet de serre) Ou induits (ex : urbanisation induite, remembrements).

3-1 Impact des infrastructures

Les infrastructures influent en terme quantitatif et qualitatif sur les eaux souterraines et superficielles.

Les cours d'eau à enjeux sont ceux à forts risques de crue. La gestion de ces cours d'eau et de leurs bassins versants participe à la maîtrise du risque d'inondation (limitation de l'imperméabilisation des sols, préservation du lit majeur et des zones d'expansion). Cette problématique est particulièrement importante en Languedoc Roussillon où la morphologie des cours d'eau est très contrastée d'amont en aval des bassins hydrographiques et où les crues sont un phénomène très observé.

L'influence des infrastructures sur les paysages :

Les constructions et aménagements des sols exercent une emprise artificielle non négligeable sur les espaces. Cette emprise a une croissance rapide : la part occupée par les parking et les routes a augmenté de 10% au cours de la dernière décennie.

L'influence de l'infrastructure est exercée sur le milieu naturel dès lors qu'elle traverse ou longe des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique, floristique, des zones Natura 2000, des zones d'importance communautaire pour les oiseaux, des zones de protection spéciale....

Les infrastructures peuvent modifier l'équilibre et la valeur des milieux naturels mais également des sols.

En milieu urbain, la gestion des impacts est particulièrement cruciale du fait de la concentration des nuisances et des populations exposées.

La construction ou l'élargissement d'infrastructures routières fluidifie la circulation et améliore la desserte des territoires. Cependant, le même phénomène favorise également la périurbanisation diffuse, l'allongement des temps de trajet, le coût et le volume des transports individuels dont les impacts environnementaux, économiques et sociaux sont significatifs.

Certains secteurs ont une forte sensibilité à la réalisation d'infrastructures routières ou ferroviaires.

Cette sensibilité est évaluée selon différents critères : biodiversité, agriculture, unité paysagère, pollution de l'air, densité démographique, soumission aux risques naturels.

Les zones à forte sensibilité sont difficilement compatibles avec d'importants aménagements d'infrastructures .

Cela concerne : le littoral languedocien, la vallée du Rhône d'Orange à Arles, l'Ardèche, le Piémont des Cévennes et les contre-forts sud-est du massif central.

3-2 Impact des circulations

Les circulations produisent différents types d'impacts dont la localisation varie selon la nature. Certains impacts ne concernent que les populations riveraines telles les nuisances sonores tandis que d'autres concernent une zone géographique large et peuvent produire des effets planétaires tel l'effet de serre.

La pollution atmosphérique :

Les données relatives à la qualité de l'air ne sont pas globalisées à l'échelle régionale mais sont étudiées dans les agglomérations dotées d'un réseau de mesures : Albertville, Annecy, Chambéry, Grenoble, Lyon, Vienne, Saint Jean de Maurienne, Saint Etienne et Valence.

L'indice ATMO permet l'évaluation de la qualité de l'air.

Cet indice est calculé à partir des concentrations des quatre polluants : dioxyde de soufre, dioxyde d'azote, ozone, et particules en suspension.

Le dioxyde d'azote, l'ozone et dans une moindre proportion les résidus de particules sont des polluants traceurs de la pollution due aux transports, le dioxyde de soufre est issu de la pollution industrielle.

De 1970 à 2000, les émissions polluantes d'origine industrielle ont diminué de 42% tandis que sur cette même période les émissions polluantes générées par les circulations ont augmenté de 260%.

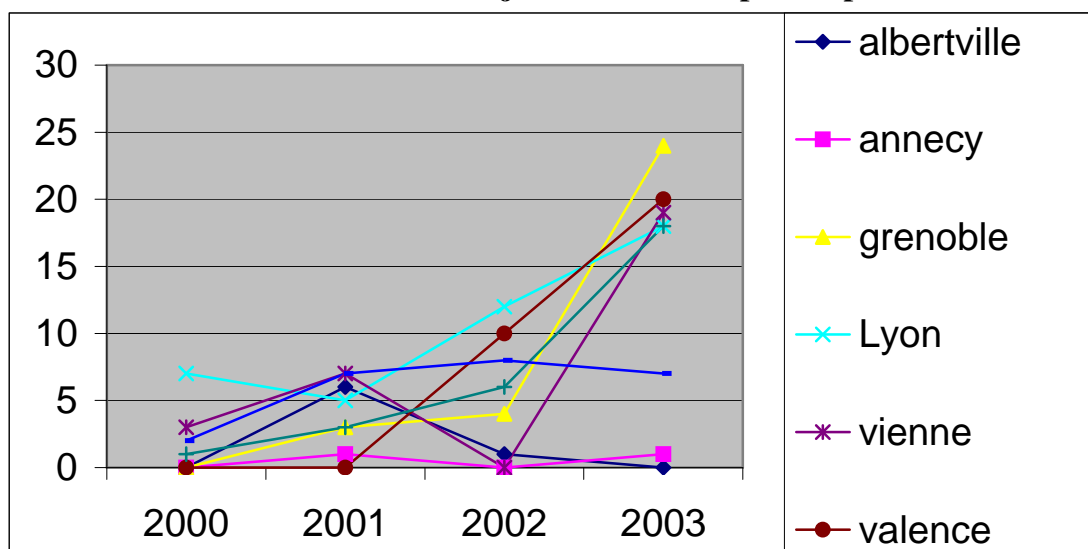
La pollution atmosphérique d'origine agricole constitue quant à elle 18% de la pollution atmosphérique mais la production agricole participe dans une proportion quasi-similaire à l'oxygénation de l'air.

Le nombre de jours avec un indice moyen ou médiocre (5 à 7) s'est accru depuis 2001 dans l'ensemble des agglomérations de la région Rhône-Alpes. Ce nombre est supérieur à 120 jours/an pour toutes les zones géographiques mesurées.

Le nombre de jours où la qualité de l'air a été mauvaise (indice supérieur à 8) a progressé de 13 à 23 jours/an selon les agglomérations.

Le nombre de jours de pics de pollution à l'ozone est en augmentation significative dans six agglomérations même si les seuils d'alerte sanitaire n'ont jamais été atteints en Rhône-Alpes.

Evolution du nombre de jours annuels de pics de pollution

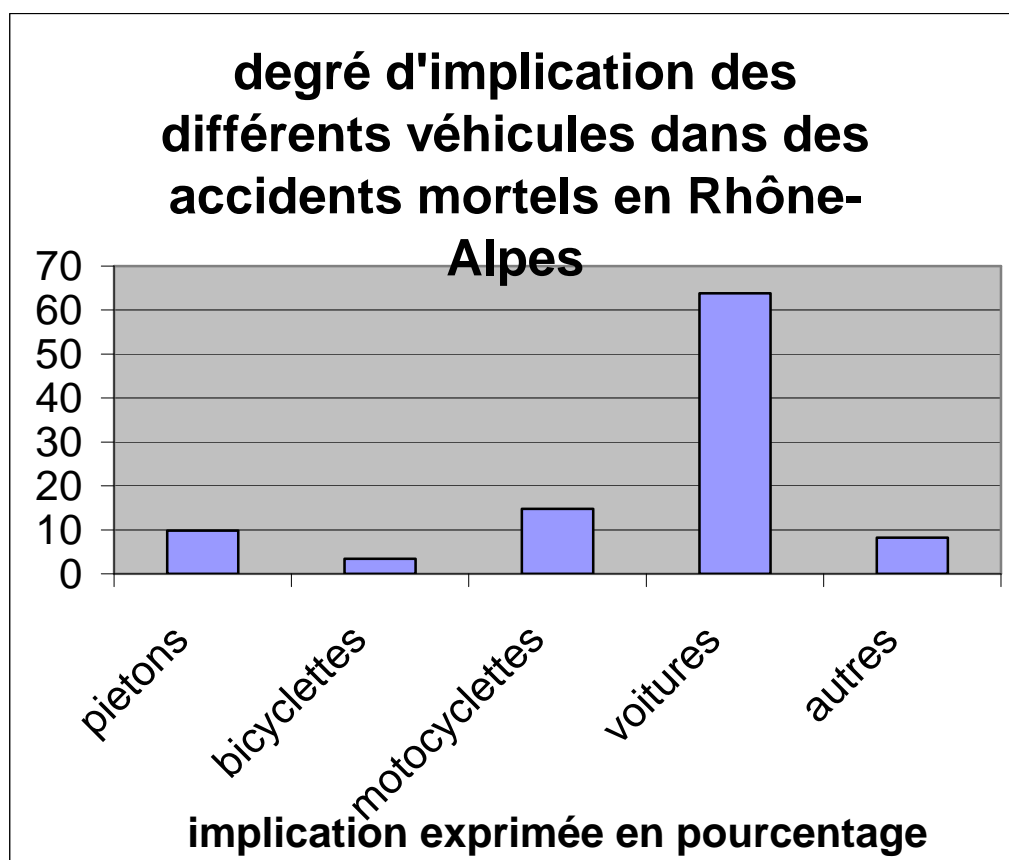


La sécurité routière :

2003 a été marquée par une forte baisse de l'accidentologie routière. Le nombre de tués enregistre une diminution nationale de 20%. Rhône-Alpes s'inscrit dans cette tendance mais ne totalise qu'une baisse de 11% et compte encore 581 victimes.

2004 confirme cette évolution avec 455 victimes soit une diminution de 8,71%.

La classe d'âge des 25/64 ans compte le plus de victimes : 44,6%. Les 18/25 ans représentent 23,2% des victimes, les personnes de plus de 65 ans 16,6% et les plus jeunes 6,6%.



D'importantes disparités départementales existent : 79 tués/millions d'habitants dans le Rhône contre 150 tués/millions d'habitants en Savoie.

Ces variations doivent être nuancées par la prise en compte dans les bilans de sécurité routière des éléments comportementaux des usagers, de la qualité des infrastructures mais également de l'importance des trafics et de sa répartition entre les différents types de voies.

Les autoroutes concentrent une forte proportion du trafic mais ne comptent que 5,4% des accidents graves (avec tué ou blessé grave). Les routes départementales et nationales sont le terrain de 76% de ces accidents.

La congestion routière :

Les encombrements enregistrés représentent 119 000 heures/km de bouchons, ces chiffres étant en progression régulière depuis de nombreuses années.

La localisation de ces encombrements se produit toujours dans les mêmes zones : agglomération Lyonnaise, grenobloise et vallée du Rhône (jonction A7/A47 et A7/A9).

Les causes de la congestion routière se répartissent comme suit : 89% est du à l'intensité du trafic et 8% à la survenance d'accidents. Les trois % restant étant d'origine diverse (ex : chantiers...).

Les circulations impactent directement sur la qualité de vie offerte par les territoires mais engendrent également des coûts considérables supportés par la collectivité.

Ces coûts représentaient en 2000 respectivement approximativement 146,17 milliards d'euros, 87,42 milliards d'euros et 83,23 milliards d'euros...pour les seules circulations de l'A7 et l'A9.

PARTIE II
VISION PROSPECTIVE

2-1 Identification des facteurs politiques influents

Ce chapitre n'a pas vocation à recenser les multiples courants idéologiques qui alimentent la problématique des transports.

Il vise en revanche à permettre l'intégration au débat d'orientations définies exerçant un impact direct sur les réponses pouvant être apportées en matière de transports en vallée du Rhône et axe méditerranéen.

2-1 La politique européenne

La construction d'un réseau transeuropéen de transport est un élément majeur de la compétitivité économique et d'un développement équilibré et durable de l'Union Européenne.

Les orientations adoptées en 2004 en matière de développement de ce réseau fixent une liste de trente projets prioritaires pour l'Union Européenne.

Ces projets sont axés sur l'élargissement de l'Union Européenne ainsi que sur des schémas de mobilité durables concentrant les investissements sur le transport ferroviaire et le transport par voie d'eau.

L'accent est également mis sur les projets transfrontaliers.

Parmi ces projets dont les travaux devraient voir le jour avant 2010, certains concernent directement la région Rhône-Alpes :

Projet numéro 6 : axe ferroviaire *Lyon-Trieste-Divaca/ Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Frontière ukrainienne.*

Ce projet correspond pour partie au projet de liaison transalpine Lyon/Turin.

Projet numéro 24 : axe ferroviaire nord/sud *Lyon-Genève-Bâle-Duisbourg-Rotterdam-Anvers.*

D'autres projets non localisés en Rhône-Alpes auront un impact direct ou indirect sur la région tels le projet 3 axe ferroviaire à grande vitesse du sud ouest de l'Europe dans lequel est englobée la liaison entre Barcelone et Montpellier et le projet 21 « les autoroutes de la mer ».

Les priorités de l'Europe en matière de politique des transports ont fait l'objet d'un livre blanc publié en 2001. Ces priorités ont été réaffirmées en juin 2003 dans un rapport de la commission européenne.

Elles identifient le transport durable comme une nécessité :

«La politique européenne des transports est à un carrefour. L'avenir dépend de l'utilisation rationnelle des transports routiers, du passage de la route vers le rail sans qu'il y ait de perte de compétitivité, d'efficacité, de vitesse ou de confort ; ainsi que du recours au transport combiné et de la réduction de la pollution due aux transports. »

La commission européenne qualifie les solutions comme aussi évidentes que difficiles à mettre en œuvre, propos qui portent en eux le germe de la contradiction et soulèvent toute la difficulté d'appréhender une problématique aussi transversale que celle des transports.

Diverses mesures sont préconisées :

- redynamiser les chemins de fer et d'autres modes de transport pouvant se substituer à la route;
- faire basculer le transport de marchandises par route vers d'autres modes de transport, - notamment le rail, mais aussi le transport maritime courte distance et la navigation intérieure;
- inciter les voyageurs à prendre le train plutôt que l'avion pour les courts trajets (inférieurs à 400 km);
- encourager le transport combiné, tant pour les passagers que pour les marchandises;

- dans le cadre des projets de réseaux transeuropéens, axer les efforts sur la suppression des principaux goulets d'étranglement aux frontières, notamment ceux concernant le rail (traversée des Alpes ou des Pyrénées par exemple);
- imputer plus directement le prix d'utilisation des infrastructures et des équipements aux usagers;
- réduire la pollution et les sources de pollution et renforcer la sécurité.

Ces mesures génériques ne prennent pas en compte les contraintes géophysiques de certains territoires, la ruralité, les carences en matière de desserte et la problématique des travailleurs confrontés quotidiennement à la nécessité des déplacements domiciles/travail dont la difficulté de gestion s'accroît avec la flexibilité du travail.

2-2 La politique nationale

Le 6 mars 2006, Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a présenté la nouvelle politique d'investissement dans les transports dont l'objectif global est la modernisation de la France.

En 2006, deux milliards d'euros seront alloués à la réalisation de nouvelles infrastructures.

A compter du 1^{er} janvier 2007, les contrats Etat Régions verront leur contenu se resserrer autour de trois axes :

- 1/Compétitivité et attractivité des territoires.
- 2/Promotion du développement durable.
- 3/Cohésion sociale et territoriale.

Ce nouveau dispositif a pour objectif de relancer la politique européenne de cohésion et d'accentuer la politique des pôles de compétitivité.

Afin d'accélérer et d'achever la réalisation des projets routiers et autoroutiers prévus dans le cadre des contrats Etat Régions, le gouvernement a décidé d'octroyer un supplément de 300 millions d'euros. Onze nouvelles directions interdépartementales des routes seront créées. Elles auront en charge la gestion du réseau national par grands itinéraires.

Une enveloppe de 680 millions d'euros est accordée en faveur des modes de transports « complémentaires » à la route.

Suite au débat parlementaire sur les sociétés d'autoroutes lancé en 2005 et au processus de cession , les trois fédérations de transports routiers ont été reçu par le ministre qui a annoncé des mesures d'aide aux entreprises confrontées à la hausse des carburants.

Ces mesures résident, entre autre, sur le dégrèvement de taxe professionnelle par véhicule de 16 tonnes et plus et par autocar de plus de 40 places...et la possibilité d'assurer la répercussion du prix du carburant dans les prix facturés !!!!!!!

La politique de l'Etat en matière de transports repose donc sur quatre axes principaux :

- **Poursuivre le désengagement de l'Etat** en matière d'infrastructures en accroissant les charges des collectivités « bénéficiaires » de la décentralisation par la création de onze directions interdépartementales des routes.
- **Développer la pratique de la démocratie « limitative »** en ne recevant que les seules fédérations de transporteurs en dépit des nombreux impacts transversaux de la politique des transports.
- **Garantir la poursuite du libéralisme** en limitant l'attractivité des territoires à ses seuls aspects économiques et en permettant à l'ensemble des acteurs économiques de supporter seuls les coûts liés à la hausse des carburants.

- **Pratiquer un développement durable chimérique** en consacrant la primauté du mode routier sans envisager les autres modes comme de réelles et possibles alternatives et sans inciter les entreprises sur cette voie.

Ces dispositions apparaissent comme d'autant plus anachroniques qu'elles produisent des effets directement contraires au plan climat devant permettre le respect des accords de Kyoto sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au plan national santé environnement également rendu public par le ministre de l'écologie et du développement durable en 2004.

Ce second plan prévoit la réduction des émissions de particules diesel, la promotion des modes de transport alternatifs et la prise en considération de l'impact sur la santé publique de la création de nouvelles infrastructures.

2-3 Les déclinaisons régionales et locales

Rhône-Alpes ambitionne l'amélioration des échanges entre ses différents bassins de vie afin de permettre un accès facilité aux équipements, services et emplois pour l'ensemble des rhônalpins quelque soit leur lieu d'habitation.

Elle ambitionne également l'ouverture de la région vers l'extérieur afin de tirer parti de sa situation de carrefour national et européen.

Les enjeux et objectifs majeurs de la région sont :

-Faciliter les déplacements tout en respectant l'équilibre social, économique et démographique des territoires.

-Rééquilibrer la part relative des différents modes de transport en augmentant celle des transports collectifs, notamment ferroviaires.

-Rendre plus performants et plus attractifs les services de transports collectifs régionaux, notamment les TER Rhône-Alpes.

-Organiser l'intermodalité, c'est à dire assurer le passage simple et pratique d'un mode de transport à l'autre, notamment par l'aménagement des gares en lieux d'échanges, par la coordination des horaires, par la création de tarifs combinés.

-Développer la combinaison des modes de transport (multimodalité), c'est à dire assurer une réelle complémentarité entre les différents modes de transport : routier, ferroviaire, aérien, fluvial incitant les utilisateurs à choisir le plus adapté pour chacun de leurs déplacements

La mise en œuvre de cette politique se traduit par un certain nombre de mesures :

Une convention a été signée le 13 mars 2002 entre la région et la SNCF afin de définir leurs droits et obligations respectifs pour l'exploitation du réseau ferroviaire régional. Ce texte identifie clairement le rôle et les compétences de chacune des parties.

La région est autorité organisatrice des TER ; elle finance et organise le service public de transport régional de voyageurs.

Dans ce cadre, Rhône-Alpes affiche sans conteste un bilan de référence :

- Création de 400 trains TER supplémentaires depuis 1998.
- Articulation des liaisons TER/TGV
- Elaboration d'une nouvelle tarification plus attractive, pratique et adaptée au besoin des rhônalpins.
- Augmentation de plus de 30% de la fréquentation des TER depuis 1997.
- Rénovation et renouvellement du parc de matériel roulant
- Rénovation des gares.

Rhône-Alpes double son engagement financier annuel (35 millions d'euros au lieu de 17) affirmant que « *l'avenir dans une politique de développement durable passe par le ferroviaire* ». Depuis 2000, le Conseil Régional s'est mobilisé pour le Lyon-Turin, projet d'envergure européenne.

Le volet routier du contrat Etat Région comporte cinq objectifs :

- Ouvrir la région Rhône-Alpes à l'ouest
- Améliorer la desserte des territoires enclavés et des zones touristiques.
- Améliorer le fonctionnement des grandes agglomérations
- Aménager les axes à fort trafic
- Améliorer la sécurité routière.

La région a également été sollicitée par l'Etat pour s'engager hors contrat sur des projets autoroutiers tels l'A45 et l'A89.

En novembre 2001, Rhône-Alpes a été la première collectivité à s'impliquer dans le financement de grandes infrastructures.

2-2 Prévisions d'évolution de la demande de transports

L'évaluation et la formulation d'hypothèses d'évolutions est indispensable pour tenter de quantifier les trafics et niveaux de service des différents réseaux à l'horizon 2020.

Cet exercice repose sur des hypothèses économiques susceptibles d'être remises en cause d'où la nécessité d'appréhender la méthodologie utilisée préalablement au contenu.

2-2-1 Eléments méthodologiques et facteurs d'évolution

Mobilité des personnes :

Deux types de facteurs sont susceptibles d'influer sur la mobilité des personnes :

- Les facteurs influençant l'offre de transport (amélioration des dessertes, prix des carburants)
- Les facteurs influençant la demande de mobilité (étalement urbain, localisation des lieux de domicile, de travail, de loisirs...)

Sur le territoire étudié, les conditions de circulation dégradées ont vraisemblablement freiné la croissance de la mobilité et généralisé l'usage de la voiture particulière dans les pratiques de déplacement. A l'avenir ce facteur impactera sur la mobilité en fonction de l'amélioration ou de la poursuite de la dégradation des conditions de circulation.

Divers phénomènes impactent également sur cette évolution :

- le vieillissement de la population ralentit la croissance des déplacements moyenne et longue distance.
- La motorisation des ménages est proche du seuil de saturation.
- La diminution du nombre d'actifs et le fait d'atteindre le seuil de bi-activité dans les couples devrait entraîner un ralentissement de la croissance de la demande.
- Le temps libre et les modes de vie favorisent la croissance de la demande de mobilité.
- La localisation des lieux touristiques devrait constituer un ralentissement de la croissance car depuis 1994 le nombre de séjours stagne en PACA et Languedoc Roussillon et baisse en Rhône-Alpes.
- La demande de transport réagit fortement aux variations du PIB.

Les facteurs de ralentissement sont plus nombreux que les facteurs d'accélération.

Cette décélération nationale devrait être atténué en Rhône-Alpes, PACA et Languedoc Roussillon du fait du dynamisme démographique et du développement des trafics internationaux. A l'avenir, les effets de ralentissement primeront sur les facteurs de croissance et permettront une réduction de l'écart entre croissance régionale et nationale. Cette dernière devrait atteindre +1%/an contre +1,4% en région Rhône-Alpes, PACA et Languedoc Roussillon.

La mobilité des marchandises :

Les échanges marchands conditionnent pour une part importante le développement économique des entreprises et des territoires.

L'évolution des méthodes de production industrielle, de la distribution commerciale, la suppression des frontières communautaires sont autant de facteurs qui ont fortement contribué à l'accroissement de la demande des services de transports.

Cette nouvelle forme organisationnelle ajoutée au retard d'évolution des modes ferroviaires et fluviaux ainsi que la proportion élevée de transports de courte et moyenne durée ont consacré la primauté de la route.

Les estimations de croissance englobent le développement des échanges internationaux et l'élargissement de l'Union Européenne qui devraient contribuer à hauteur de 10% à la croissance de la demande.

Le volume de transport amplifie les fluctuations économiques.

L'évolution actuelle des échanges et le développement des transports de longue distance ainsi que la croissance attendues des ports maritimes pourraient être favorables au mode ferroviaire.

Cependant, les facteurs déterminants de répartition équilibrée de la croissance entre les différents modes sont d'ordre politique : réglementation, tarification, mesures fiscales et parafiscales et subventions.

2-2-2 Evolution des niveaux de service

Toutes les hypothèses formulées ici s'entendent tous les projets d'infrastructures réalisés d'ici 2020. Ce paramètre implique fortement la responsabilité de l'Etat dans le respect de ses engagements et interpelle quant à la lenteur des procédures et les retards récurrents des crédits octroyés, nonobstant les problématiques liées au financement de la construction des infrastructures.

Evolution des infrastructures fluviales et maritimes et de leur niveau de service :

Des actions seront menées pour restaurer les écluses de la Saône, améliorer celle de Bolène et Chateauneuf avec pour objectif l'obtention d'un haut niveau de fiabilité d'ici 2008.

Des études sont en cours de réalisation sur les possibilités d'augmenter dans des conditions économiquement acceptables et par la seule modification de la réglementation d'exploitation des ouvrages, le nombre de jours où le mouillage atteint 3,50 mètres.

Des mesures spécifiques à chaque port sont également prévues :

- Consolidation de la vocation fluvio-maritime du port d'Arles
- Affirmation du port de Marseille/Fos
- Amélioration de la capacité du port Edouard Herriot
- Extension multimodale et logistique du port de Pagny sur Saône
- Amélioration de la desserte des ports de Valence, Vienne, Macon et Chalon.

Le projet FOS XL :

Le trafic des marchandises conteneurisées se caractérise par une forte croissance et une massification au niveau international.

Pour faire face à un afflux de concurrence, les armateurs ont exploité la piste de la mise en service de navires de plus grandes capacités et celle du développement vertical d'activités permettant de maîtriser l'ensemble de la chaîne de transport.

Le projet FOS XL s'inscrit dans cette logique avec la construction de deux terminaux à conteneurs gérés par des opérateurs privés.

Ce projet vise à éviter la saturation de Marseille et lui conserver son attractivité.

Il représente 175 millions d'euros d'investissements publics en infrastructures, 190 millions d'euros d'investissement privés en superstructures et la création de 4 à 5000 emplois directs et indirects localisés sur une zone pouvant aller jusqu'à 200 kilomètres autour de Fos.

L'acheminement terrestre des conteneurs se fera à 30% par le fer, 10% par le fleuve et 60% par la route.

Les niveaux de service du transport fluvial en 2020 :

En fonction des objectifs et projets précédemment évoqués, le volume de trafic annuel sur le bassin Rhône Saône atteindrait les 7 à 8 millions de tonnes transportées par an.

Le trafic entre Lyon et Fos augmenterait de 30%.

La pollution locale et l'effet de serre résultant des circulations fluviales représenterait 1,9% du coût des impacts tous modes confondus.

Les niveaux de service du transport ferroviaire en 2020 :

Les travaux prévus d'ici 2020 visent à exploiter les réserves de capacité existante.

Selon une hypothèse de croissance de 30% du fret ferroviaire et de 20% du trafic voyageurs, la capacité résiduelle des deux voies classiques entre Vienne et Avignon permettrait la circulation de plus d'une centaine de trains par sens entraînant la disparition de toute capacité résiduelle et un déficit de capacité entre Montpellier et Narbonne.

La ligne à grande vitesse permettrait de doubler le nombre de trains et le passage des TGV vers Nice et Narbonne.

Dans ces conditions, sur coupure Valence-Orange, le trafic de marchandises augmenterait de 11% et atteindrait les 15 millions de tonnes transportées par an.

Les impacts du trafic ferroviaire concernant les infrastructures sont proches de ceux du mode routier en matière de consommation d'espace, d'imperméabilisation des sols et effets sur les paysages.

Les impacts liés aux circulations sont plus difficilement quantifiables à l'exception de la pollution locale de la traction diesel qui représente 0,41% du coût des impacts tous modes confondus.

Ces perspectives d'évolution s'entendent tout projet prévu ou en cours réalisé.

Parmi ces projets, il y a lieu de citer nonobstant leur ouverture au débat public dans le cadre d'instances spécifiques :

Le projet LYON-TURIN :

Trois enjeux principaux se rattachent à ce projet destiné aux trafics fret et voyageurs.

- Assurer un développement durable de qualité au fret ferroviaire par un franchissement des Alpes sans fortes pentes de façon à renforcer la sécurité et offrir une alternative à la route.
- Renforcer l'ouverture européenne de la France
- Permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans de bonnes conditions tout en assurant une desserte des grandes villes du sillon alpin.

Ce projet comporte une partie française, une partie italienne et une section internationale.

Il consiste à créer pour le trafic de marchandises classiques, combiné et ferroviaire, un itinéraire performant par la construction d'un tunnel de base supprimant les pentes dissuasives et combinant pour y accéder l'utilisation de lignes existantes et de tronçons neufs, soit un ensemble d'ouvrages de raccordement dont une ligne à grande vitesse à aménager progressivement.

Le plan fret de la SNCF :

Ce plan a pour objectif global la modernisation de l'activité fret par le rétablissement de la qualité de service et de l'équilibre économique de la branche.

Il s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- Optimiser l'organisation pour améliorer la qualité du service.
- Obtenir un gain de 20% en terme d'efficacité globale sur 3 ans et élargir le domaine de pertinence du mode ferroviaire.
- Adapter l'approche commerciale aux besoins de la clientèle ciblée.
- Organiser une chaîne de qualité de service pour les industriels européens.

Le niveau de service routier en 2020 :

Le trafic routier augmente sensiblement entre son niveau actuel et 2020, particulièrement en Vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien.

Le degré d'augmentation n'a pu faire l'objet de données précises mais indique les fourchettes suivantes :

- Entre + 27 et +32% sur l'A7.
- Entre +6 et 21% sur l'A9.

Les prévisions concernant le trafic poids lourds évaluent l'augmentation à +30%.

L'autoroute A8 connaîtrait sur cette même période une augmentation globale du trafic de l'ordre de 45%.

Il en résulte une tendance générale à la dégradation particulièrement affirmée durant les périodes estivales. Seule la section entre Montpellier et Sète sur l'A9 resterait en dessous des seuils de situation fortement dégradée.

Les impacts des infrastructures routières demeureront dans une proportion déterminée par les options prises dans le cadre du présent débat.

Les impacts des circulations, notamment la pollution locale et l'effet de serre augmenteront quantitativement au trafic.

Le scénario de référence produirait un accroissement de 29% des émissions de dioxyde de carbone.

Le mode routier représente 98,5% des impacts calculés sur la zone.

Le projet A51 :

Le dossier de l'A51, entre Grenoble et la Méditerranée, est un dossier crucial pour les régions Rhône-Alpes et PACA. L'A51 concerne quatre départements : l'Isère, la Drôme, les Hautes-Alpes et les Alpes de Haute-Provence.

Le principe de la réalisation d'une autoroute de désenclavement du massif alpin par Genève, Grenoble, Sisteron, Marseille a été retenu par le CIADT en 1987 et inscrit au schéma directeur routier national en 1988.

En 2003, soit quinze années plus tard, le CIADT a confirmé sa volonté d'achever la liaison autoroutière A51 Grenoble Sisteron afin de : « Permettre un développement durable et équilibré des territoires traversés, assurer la fluidité des déplacements nord/sud en offrant aux trafics montagnaux des infrastructures sûres et de qualité, desservir les territoires alpins pour favoriser leur développement économique et touristique ».

Le tracé autoroutier soumis à débat public a fait l'objet de nombreuses prises de position de la part des pouvoirs publics, des chambres consulaires, des associations de riverains et autres groupes de réflexion ainsi que des partenaires sociaux. La réalisation de cet axe autoroutier majeur qui permettrait le désenclavement de toute une partie du sud-est du territoire piémontin depuis plusieurs décennies. Le dossier n'a pas manqué de faire couler de l'encre et de soulever les oppositions.

Sans entrer dans le cœur des discussions, il paraît néanmoins nécessaire de revenir sur les points principaux de cette problématique :

Quatre schémas de désenclavement des Hautes Alpes ont été proposés :

- L'aménagement des routes existantes RN75 et RN85.
- Une autoroute de montagne à l'Ouest de GAP
- Une autoroute de montagne à l'Est de GAP
- Une amélioration du trafic ferroviaire.

Le premier schéma constitue la solution la moins onéreuse mais suppose un financement intégral par des fonds publics et court le risque de voir les équipements projetés saturés dès leur livraison qui ne serait possible qu'en 2020.

L'amélioration du transport ferroviaire par la percée du Montgenèvre constitue une solution de report modal intéressante défendue par les chambres consulaires et les partenaires sociaux, mais doit intervenir de façon complémentaire à l'adaptation du mode routier à la demande.

Les second et troisième schémas envisagent des autoroutes concédées dans lesquelles les pouvoirs publics sont financeurs à 75%. Le coût du tracé par l'Ouest de Gap serait moins onéreux, d'une durée de réalisation inférieure et permettrait de meilleurs temps de parcours entre Grenoble et Sisteron.

Concernant le chaînon autoroutier manquant entre Grenoble et Sisteron, deux tracés étaient jusqu'à ce jour en compétition. Passage par le Col du Fau dans les Hautes-Alpes, ou par le col de Lus-la-Croix-Haute dans la Drôme ? Option Est ou option Ouest ? En dépit, des multiples réunions publiques et des divers rapports officiels, cette question récurrente n'avait pas été tranchée. le tracé par le Col du Fau - La Saulce, contournant Gap par l'est a eu la préférence gouvernementale.

Une question reste toutefois posée : celle du financement de cette portion d'autoroute, plus chère et plus compliquée techniquement ... En juillet 2005, la Région Rhône-Alpes avait déjà déclaré qu'elle refusait de participer au financement de ce prolongement de l'A51. Le projet avait été déclaré onéreux et nuisible au développement du ferroutage.

Le tracé retenu, plus complexe et plus onéreux que le contournement par l'ouest de GAP confine le diois dans son isolement et conforte ses difficultés économiques auxquelles se rajoutent un découpage administratif complexe non compensé par un effort de développement touristique fragile et encore insuffisant.

D'autre part, la question de l'impact réel de l'A51 se pose en les termes suivants : Son absence de réalisation aurait conduit une hausse du trafic sur l'A7 de 2000 véhicules par jour. Les prévisions de trafic sur la nouvelles infrastructures se situent quant à elles bien en de ça de ce seuil.

Cela n'induirait pas de baisse réelle de trafic car les flux quittant l'A7 pour emprunter l'A51 pourraient être remplacés par ceux provenant des routes nationales, de l'A75 et de nouveaux trafics liés aux prévisions d'évolution de la demande.

En terme global, ces évolutions pourraient donc ne pas s'avérer significatives.

Les terminaux de transport combinés :

Leur niveau de service devra être adapté aux options de report modal prises et l'implantation de nouveaux terminaux devra intégrer leur impact spécifique sur le développement économique et social.

Ces terminaux emploient un important volume de personnel peu ou pas qualifié qui nécessite une réflexion menée conjointement en terme de bassin d'emploi et d'effort de desserte.

PARTIE III

**LES ENJEUX DE LA POLITIQUE REGIONALE DES
TRANSPORTS**

3-1 Enjeux spécifiques aux niveaux de service

3-1-1 Enjeux spécifiques aux niveaux de service

Le traitement de ces enjeux devra répondre à deux objectifs principaux , parfois perçus comme étant contradictoires pour les citoyens :

- Répondre à l'évolution probable de la demande de transport.
- Orienter l'évolution de cette demande de façon à lutter contre les risques de saturation des réseaux et limiter les impacts des circulations sur l'environnement.

Le scénario volontariste :

Ce scénario élaboré par des experts vis à favoriser le développement des modes non routiers. Il a fait l'objet d'un avis du Conseil Economique et social rendu le 14 février 2005 qui l'a amendé et a insisté sur la nécessité de compéter les mesures de report modal.

Ce scénario reprend en outre les prévisions d'évolution de la demande précédemment évoquées et une hypothèse de croissance du PIB de 1,9%.

Il inclut également :

- Des reports de trafic sur les autoroutes A51 et A75.
- Des reports de trafic local sur les routes nationales parallèles sous réserve de leur aménagement en artères interurbaines à 2x2 voies.
- Le report modal d'une part du trafic poids lourds.

Le report modal obtenu pourrait s'évaluer de la façon suivante :

- 2,5 millions de voyageurs/an soit 2900 VL/jour vers le mode ferroviaire
- report de 5400 PL/ jour ouvrable pour l'A7 vers le mode fluvial
- Report de 7300PL/ jour ouvrable pour l'A9 vers le mode fluvial ou maritime.

3-1-1 Optimisation et adaptation des réseaux existants

Les mesures d'amélioration de la gestion des réseaux existants présentent notamment l'avantage de pouvoir être mises en œuvre rapidement contrairement aux mesures visant à accroître les capacité des infrastructures ou la création de nouvelles infrastructures qui nécessitent des investissements lourds et une consommation d'espace.

Réseau routier et autoroutier :

La modulation tarifaire :

Concernant, le fonctionnement autoroutier, il est proposé de moduler la tarification afin d'inciter les usagers à utiliser différemment tous les axes de circulation de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

Cela pourrait se traduire par :

- une incitation à utiliser l'A7 et l'A9 aux créneaux horaires ou aux jours les moins chargés qui s'appliquerait soit aux VL soit aux PL.
- Une prime au covoiturage qui consiste en une réduction de tarif aux heures de pointes selon le nombre d'occupants du véhicule.
- La modulation spatiale des péages consisterait à créer une incitation tarifaire à l'utilisation des axes parallèles de l'A7 et l'A9.

La régulation de la vitesse sur le réseau autoroutier :

La régulation de la vitesse vis à homogénéiser le comportement des usagers de façon à s'approcher le plus possible de la capacité maximale théorique de l'autoroute.

La régulation de vitesse doit être déclenchée par palier lorsque la courbe de vitesse diminue et que la demande en amont ne diminue pas. Des dispositifs de contrôle seraient nécessaires pour obtenir le respect de la consigne dynamique de vitesse.

Sa mise en œuvre requiert également d'importants moyens de communication et d'information des usagers.

La régulation d'accès :

La régulation d'accès consiste à limiter les entrées sur un axe autoroutier afin de maintenir la fluidité du trafic et de retarder la survenance du seuil de congestion.

Cette mesure a pour effet de répartir dans le temps l'offre d'accès pour maintenir le trafic à un niveau inférieur à la capacité maximale d'écoulement de l'axe.

La régulation peut être complète, sélective ou partielle (goutte à goutte).

Les expériences conduites ont permis une augmentation de débit de 5% associée à des gains en volume de congestion de l'ordre de 20%.

La mesure couvrirait la section Vienne/ Orange de l'A7 et Orange/ Roquemaure sur l'A9.

Chaque sens de circulation devra faire l'objet d'un traitement adapté.

Le système nécessite un équipement important en matière d'information des usagers ; une infrastructure adaptée en vue de la formation prévisible de files d'attente et comporte le risque de provoquer un afflux de véhicules sur le réseau secondaire dont la capacité d'absorption n'est pas conçue à cet effet.

En cas de régulation sélective, celle-ci devrait être appréhendée sous l'angle économique et sa mise en œuvre négociée avec les transporteurs.

Le maintien de la fluidité du trafic limite les impacts environnementaux dus à la congestion.

L'accroissement des capacités routières :

En vallée du Rhône, l'élargissement de l'A7 conduirait à une augmentation du trafic par rapport au scénario volontariste. Parallèlement, on constaterait une baisse ou une stabilisation des trafics sur les autres axes de la zone. Le trafic poids lourds évolue peu par rapport au scénario volontariste sauf sur la RN7. La tendance serait quasi identique sur l'arc languedocien.

L'élargissement se traduisant par une augmentation des capacités, il permettrait le retour à une situation fluide.

Cette hypothèse impacterait peu sur le trafic de l'A8 qui demeurerait stable.

Cette solution pourrait annuler le recours aux mesures précédemment énoncées.

Cet élargissement représente un très lourd investissement financier, augmente les nuisances sonores et environnementales ; à ses éléments se rajoutent les nuisances liées à la période de travaux et la consommation d'espace.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, cette mesure ne permet pas de désenclaver certains territoires comme l'Ardèche même si elle permet une accessibilité du flux touristique profitable pour la Drôme et l'Ardèche.

La construction d'une nouvelle autoroute du Piémont allègerait sensiblement le trafics sur les axes principaux en proposant une alternative au couloir rhodanien et en séparant les flux nord/sud et est/ouest. Elle assurerait une desserte performante des territoires enclavés de l'Ardèche. Cependant, les milieux traversés sont sensibles et nécessitent des dispositifs de préservation adaptés.

Réseau fluvial :

Faire évoluer les technologies et l'organisation du transport fluvial :

En matière techniques, les bateaux fluviaux devraient être adaptés afin d'optimiser les opérations de manutention à bord, équipés pour recevoir les nouveaux systèmes de stockage des marchandises.

Les gabarits pourraient être augmentés ainsi que l'espace en cale pour le vrac sec.

Ces mesures nécessitent d'importants investissements qui pourraient faire l'objet du soutien des pouvoirs publics.

En matière d'organisation, la généralisation du travail de nuit est proposée tant pour le personnel navigant que chez le personnel de manutention.

Cette modification des conditions de travail doit être négociée par les partenaires sociaux et faire l'objet d'un accord de branche rénové :

- Elle ne pourrait reposer que sur une base de volontariat pour les salariés en poste au moment de sa mise en œuvre.
- Faire l'objet d'une réglementation adaptée des niveaux de rémunération, accessoires et temps de repos.
- Être garant de la santé des salariés et s'accompagner d'un suivi spécifique.
- Ouvrir droit à des perspectives d'évolution par l'instauration d'un DIF supérieur au droit commun après un nombre déterminé d'années de service de nuit.

Ces mesures permettraient une nouvelle attractivité du secteur professionnel pour les salariés et personnes en recherche d'orientation, ce qui pourrait permettre à la branche de se positionner de secteur en tension à secteur porteur.

Cependant, ce regain d'attractivité profiterait de façon inégale au marché de l'emploi car les conditions de travail offertes renforceraient la masculinisation de ces professions.

L'accroissement des coûts de la main d'œuvre aboutirait à un enchérissement du prix de la prestation.

Améliorer l'exploitation du mode fluvial :

Ces mesures visent à fiabiliser le fonctionnement des écluses, augmenter le nombre jours où le mouillage atteint ou dépasse 3,5m, créer des services réguliers pour tout type de transport, favoriser l'implantation des opérateurs logistiques, assurer une gestion rationnelle des conteneurs.

Ces actions nécessitent une coordination partenariale complexe dans sa mise en œuvre mais permettraient d'augmenter la pertinence du mode fluvial et d'affirmer la voie d'eau comme présentant un niveau de service complémentaire à celui du fer.

Développer les autoroutes de la mer :

La mesure consisterait à offrir sur l'arc méditerranéen une alternative au transport routier de marchandises en permettant le contournement des Alpes sud et de l'est pyrénéen.

Cela nécessite la mise en place de bâtiments et d'infrastructures adaptés au transport de camions et de remorques.

Les formabilités administratives devraient faire l'objet d'une simplification. Le service créé devrait être compétitif et pourrait être rendu obligatoire par une réglementation d'interdiction de transport routier de certaines matières.

La sécurité du dispositif est cruciale car, à défaut, cette solution pourrait aboutir à un déplacement des nuisances environnementales en créant un risque de pollution de la méditerranée.

Des moyens logistiques spécifiques seraient mis en place aux deux extrémités.

La mise en place de trois départs par jour dans chaque sens de circulation pourrait permettre le transport de 150 à 200 camions et engendrer un report modal de 300000 à 700000 remorques par an.

Un tel projet générerait des retombées non négligeables en terme d'emplois liés aux services portuaires et maritimes.

Cette mesure suppose un haut niveau de qualité et de compétitivité afin de concurrencer efficacement le mode routier.

Réseau ferré :

Optimiser la circulation des trains :

Cet enjeu englobe deux types de mesures : les mesures d'amélioration techniques des équipements et du matériel roulant et les mesures portant sur l'exploitation du réseau : Cadencement des trains, regroupement horaire, libération de créneaux horaires pour rattraper les retards, gestion des sillons et des priorités en temps réel.

Ces mesures permettraient d'augmenter les capacités du mode ferroviaires et d'accroître la fiabilité du service.

Cette augmentation de capacité serait cependant atténuée par un seuil technique incontournable lié au poids des marchandises transportés et au potentiel de force de traction disponible.

Les investissements à la charge des opérateurs seraient susceptibles de ralentir la mise en œuvre de cet objectif.

Mettre en place un service d'autoroutes ferroviaires :

Il s'agit d'un service régulier de trains dont les wagons peuvent recevoir des camions entiers ou des remorques seules. Les chauffeurs voyagent avec leur camion.

Cela supposerait la mise en place de deux terminaux l'un au nord du couloir rhodanien, l'autre au sud. Les chauffeurs pourraient choisir de dételer et partir avec le tracteur.

Cette offre devrait présenter un coût et un temps de parcours similaire à la route.

L'adaptation des infrastructures suppose la réalisation d'investissements importants :

- La partie nord du contournement ferroviaire de Lyon.
- Une quatrième voie entre Saint Priest et Vénissieux
- Le raccordement de Saint Fons
- Le contournement ferroviaire de Nîmes Montpellier
- Des opérations d'augmentation de capacité entre Montpellier et Perpignan.

L'autoroute ferroviaire permet de ne pas changer de circuit logistique ni de matériel.

Les formules d'accompagnement sont souples.

Les conditions de travail des chauffeurs routiers sont améliorées par la création de temps de repos supplémentaire.

Le transport peut être optimisé car le réseau ferroviaire ne tombe pas sous le coup de l'interdiction de circuler le dimanche. Le chauffeur peut déposer sa remorque le vendredi ou le samedi et la récupérer à destination le lundi suivant sous réserve d'implantation de lieux de stockage adaptés au niveau des terminaux.

Les impacts environnementaux positifs seraient incontestables.

Cependant, cette mesure compte tenu des coûts engendrés ne pourrait être pertinente que sur de longs parcours ce qui limite le nombre de camions pour lesquels elle serait intéressante.

3-1-2 Nécessité de rééquilibrage modal

Le report modal marchandises :

Il consiste à transférer du fret conteneurisé ou en caisse mobile ou en semi-remorque vers un mode de transfert massifié pour les parcours principaux ; les parcours terminaux (dont l'objectif est qu'ils soient les plus courts possibles) demeurent routiers.

La vallée du Rhône et l'arc languedocien sont des territoires privilégiés du développement potentiel du transport combiné.

Ce développement repose sur deux conditions essentielles :

- Exploitation des trafics massifiés notamment ceux desservant les grands ports maritimes.
- Qualité des acheminements.

Le nouveau contexte concurrentiel favorise également cet essor :

- Les entreprises sont incitées à progresser du fait de l'ouverture des marchés ferroviaires à l'international depuis 2003 et au marché national dès 2007.
- La responsabilité de la gestion des sillons est confiée au gestionnaire du réseau ferroviaire.
- Les services internationaux sont prioritaires en cas de saturation, immédiatement après les TGV.
- Les travaux d'amélioration du réseau sont largement entamés ou programmés ce qui peut permettre un gain de temps considérable par rapport à d'autres mesures encore en débat.

En permettant le report de poids lourds vers d'autres modes, le développement du transport combiné permettrait d'améliorer le débit de l'A7 et l'A9 et la réduction des nuisances.

Il convient de veiller au respect du seuil d'utilisation du réseau afin d'anticiper les éventuels conflits d'usages des sillons ferroviaires liés au développement d'autres mesures comme les services TER.

Le report voyageur :

Le développement des services TER vise à augmenter leur fréquentation et de limiter le recours systématique à la voiture particulière afin de réduire la congestion et les nuisances et d'accroître la sécurité routière.

Ce développement nécessite :

- Le renforcement des fréquences
- L'amélioration du matériel en terme de performance et de confort.
- L'amélioration de l'accès aux gares
- Une tarification attractive.

L'impact d'une telle mesure peut cependant être réduit si elle ne s'accompagne pas d'une politique d'aménagement réaliste de l'ensemble des territoires en terme de desserte ainsi que d'un effort des pouvoirs publics en vue d'initier les mutations sociologiques nécessaires par une sensibilisation des citoyens, en particuliers des jeunes, aux enjeux attachés à la protection de l'environnement.

D'autre part, l'évolution du droit du travail peut également constituer un frein au développement de cette mesure du fait des horaires variables issus de la flexibilité.

3-2 Enjeux liés à l'aménagement du territoire

3-2-1 Impacts du développement des infrastructures

Le premier impact du développement des infrastructures est celui de la consommation de l'espace. Il constitue sans doute également le plus insoluble à ce jour même s'il répond à une nécessité au regard des prévisions de la demande.

Outre l'espace consommé par la chaussée elle-même et ses bas côté, cette consommation peut dans certaines zones se trouver plus que doublée du fait du déclenchement de par cette construction de l'application de normes issues du code l'urbanisme (distance minimale de l'axe pour l'édification de pavillons individuels par exemple...)

Dans les zones rurales, cette consommation influe sur l'évolution de la surface utile agricole qui tend à se réduire du fait de nombreux facteurs et qui engendre pour ce secteur un accroissement des risques.

Cette consommation d'espace doit être conciliée avec un enjeu majeur tant sur la plan de la démographie que sur celui du développement économique : la desserte de toutes les zones du territoire.

Il est impératif d'améliorer en particulier et de façon adaptée à la configuration des lieux La desserte des zones de montagnes et plus généralement des territoires escarpés.

La réduction des temps de trajet de ces zones aux bassins d'emplois les plus proches est nécessaire pour réduire efficacement le risque d'appauvrissement et de désertification au même titre que les réflexions conduites en terme de préservation des services de proximité. Cet objectif ne doit en aucun cas se confondre avec une volonté de renforcer le développement de l'économie résidentielle ou celui de la péri-urbanisation.

3-2-2 Enjeux socio-économiques

De part la transversalité de la problématique des transports, les enjeux socio-économiques attachés sont nombreux et diversifiés dans leur nature.

La mise en place d'une politique des transports rationnelle doit intégrer :

- l'ensemble des données économiques en répondant aux besoins des entreprises de chaque secteur d'activité en leur garantissant les services nécessaires à la préservation et au développement de leur part de marché.
- L'ensemble des données sociales afin d'offrir à tous les salariés de chacun des bassins concernés des conditions de travail acceptables et des perspectives d'évolution.

➤ Les besoins économiques

Les entreprises, les industries en particulier, ont depuis plusieurs décennies opté pour la réduction des coûts de stockage des matières premières et des produits finis en pratiquant de façon massive la gestion à flux tendu. Leur dépendance à l'égard des services de transport est forte.

Elles doivent bénéficier à ce titre d'un haut niveau de qualité de service en terme d'efficacité, de rapidité, de fiabilité et de coût.

Les mesures précédemment évoquées, notamment concernant le report modal doivent répondre à l'ensemble de ces exigences afin de garantir la stabilité et la croissance de l'économie des régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc Roussillon.

Parallèlement à la prise de mesures visant à garantir la satisfaction de ces besoins, les entreprises devront adhérer et s'engager au côté de l'ensemble des acteurs mobilisés pour une gestion durable des transports.

Des mesures fiscales incitatives pourront être mises en place à cet effet ainsi qu'un certain nombre de mesures réglementaires dissuasives en renfort des précédentes.

➤ **La mobilité personnelle et professionnelle**

La mobilité constitue une liberté fondamentale dont l'exercice ne peut être entravé ou restreint au moyen de pression financière d'où la nécessité d'introduire en matière de transport un enjeu éducatif et civique fort afin de susciter le volontarisme.

La prise de conscience des risques multiples attachés à la dégradation de l'environnement passe par une communication renforcée qui pourra être intégrée aux cursus scolaire et adapté au niveau de public visé.

La mobilité personnelle constitue le facteur d'une croissance qu'elle reflète en influant de façon déterminante sur la consommation de biens et de services ainsi que sur le secteur du tourisme soumis à une forte dépendance.

La mobilité professionnelle choisie est un facteur d'évolution sociale, d'élargissement et de diversification des compétences.

FORCE OUVRIERE refuse d'envisager le report modal comme potentiellement à l'origine d'une mobilité subie pour les salariés de la branche du transport routier.

En effet, le report modal peut modifier sensiblement le besoin de main d'œuvre dans les entreprises et entraîner une variation de l'offre d'emploi qui se déporterait sur certaines qualifications :

- ↘ des besoins de chauffeurs routiers.
- ↗ Des besoins de magasiniers, gestionnaires de stocks.
- ↗ Des besoins en personnel roulant (mode ferroviaire)
- ↗ des besoins en techniciens de maintenance.

Ces impacts devraient faire l'objet d'études précises conduites à l'échelle de chaque bassin d'emploi et synthétisées au niveau régional afin de quantifier et d'anticiper les évolutions en proposant des mesures préventives d'ajustement du marché de l'emploi ; notamment par l'instauration en collaboration avec les branches professionnelles de formations passerelles permettant aux salariés d'acquérir des compétences polyvalente facilitant leur évolution au sein de la branche en réduisant les exigences de mobilité géographique individuelles.

➤ **Les flux touristiques**

Rappel des éléments méthodologiques d'appréhension de ces flux

Ils permettent d'évaluer les mouvements des touristes sur une zone géographique donnée. Cette notion, identifiée sous la dénomination de " méthode des flux" permet l'évaluation des fréquentations au travers du filtre des mouvements de voyageurs. La connaissance approfondie des flux touristiques permet également de mesurer dans le temps le développement des certaines zones touristiques et ainsi participer à la conception d'aménagements.

Cet outil d'analyse permet d'évaluer la fréquentation touristique d'un territoire sous deux aspects complémentaires :

- Aspect quantitatif : par un dénombrement journalier de la totalité de la population touristique (comptabilisation des nuitées)
- Aspect qualitatif : évaluation des caractères et comportements des touristes.

Quantification des nuitées touristique

La quantification des nuitées touristiques est réalisée à partir de la comptabilisation journalière de tous les mouvements de voyageurs à destination et au départ du territoire étudié, quel que soit le mode de transport utilisé.

La différence journalière entre entrants et sortants détermine la variation de population présente sur le site. Le cumul de ce solde permet alors de mesurer jour par jour la variation du nombre de personnes présentes sur le site étudié.

Cette courbe de variation, elle-même calée sur celle des résidents présents, dessine la courbe de présence totale de population (résidents et touristes) sur le territoire défini.

L'évaluation des nuitées touristiques est déduite des précédentes courbes par simple différence. Les résultats journaliers ainsi obtenus permettent d'analyser la fréquentation touristique selon toute période jugée pertinente (périodes de vacances scolaires, avant-saison, dates de grands événements ou mois par mois).

Durant l'année 2003, Rhône-Alpes a enregistré 154 millions de nuitées touristiques effectuées par des clientèles extra-régionales.

La région se caractérise par une double saisonnalité été/hiver et une forte fréquentation au printemps. 41% des nuitées sont effectuées l'été, 39% l'hiver, 14% au printemps et 6% en automne.

64% des nuitées sont enregistrées en période de vacances scolaires.

Cette répartition spécifique de l'activité sur la quasi totalité de l'année constitue un enjeu économique fort dont la préservation et le développement sont impératifs et ne peuvent être fragilisés par les risques liés à une éventuelle poursuite des tendances lourdes de la problématiques actuelles des transports.

➤ **Les solutions alternatives aux déplacements professionnels**

Ces solutions sont à ce jour encore insuffisamment exploitées sur l'ensemble du territoire. Elles doivent néanmoins être évoquées du fait de leur potentiel de développement à moyen et long terme.

Les Technologies de l'Information et de la Communication :

Leur appropriation par le plus grand nombre relève d'un enjeu majeur.

Une politique « Société de l'Information » est avant tout une démarche d'aménagement du territoire avec pour finalité le développement des services à destination des Rhônalpins. La poursuite de l'activité SIDHERAL ((Société de l'Information pour le Développement de Rhône-Alpes) à l'initiative de la région est nécessaire de part sa stratégie d'intervention dont les objectifs sont les suivants :

- contribuer à un aménagement équilibré du territoire.
- répondre aux enjeux de cohésion sociale, de cohésion territoriale, de compétitivité et d'attractivité du territoire et de développement durable, amener la région Rhône-Alpes dans les 1ères régions européennes à intégrer la société de l'information.

Douze actions prioritaires ont été définies dont certaines s'adressent aux citoyens, aux entreprises et aux collectivités et territoires. Les services aux entreprises sont :

- Faire de Rhône-Alpes une plateforme d'échanges de dimension européenne
- Contribuer à la performance des entreprises de Rhône-Alpes
- Favoriser la mise en réseau des professionnels.
- Mettre les TIC au service de l'emploi en Rhône-alpes

Le télétravail :

Conditionné par la réalisation des objectifs de développement des TIC, il peut revêtir plusieurs formes quant à son exercice et à ses lieux de pratique.

Il possède un fort potentiel de développement et de réduction des déplacements professionnels :

Il réside en l'organisation décentralisée des tâches, les travailleurs les accomplissant à distance grâce à l'utilisation de la télématique".

Le télétravail concerne 4% de la population active nationale.

Le travail à distance peut concerner tout type de salariés, à temps plein ou à temps partiel, qualifié ou non ainsi que les travailleurs indépendants.

Cette forme de travail présente des garanties similaires à celle de tout emploi exercé sous une forme traditionnelle. Le contrat de travail sera un contrat de droit commun (voir plus loin) dans la mesure où le salarié est mensualisé. Le contrat de travail doit être exactement le même que si le poste était tenu dans les locaux de l'entreprise, ceci bien entendu aux différences près liées au télétravail lui-même. Le reste, autrement dit le salaire, les droits et les avantages seront strictement les mêmes.

Le télétravail sédentaire se réalisera de façon permanente depuis le domicile privé du télétravailleur, depuis un bureau satellite de l'employeur, depuis un télécentre ou un téléespace.

Le télétravail alterné ou télépendulaire, consiste à opter pour une organisation qui repose sur le fait que la personne télétravaille quelques jours en dehors des locaux de l'entreprise et le reste du temps dans les locaux de l'entreprise.

Enfin, le télétravail nomade est généralement celui des commerciaux qui n'ont plus systématiquement à revenir au bureau dans l'entreprise pour y effectuer leurs tâches administratives et comptables.

Les emplois concernés :

Est concerné par le télétravail, tout emploi qui manipule, donc traite de l'information. Même s'il s'agit d'une évidence, il est toujours utile de le souligner. Cette information peut être écrite, sonore, être une image ou une séquence animée. Ainsi, toutes les professions qui traitent une forme ou une autre d'information, peuvent exercer en mode télétravail. Il en est ainsi des secrétaires, des comptables, des services de paie, des traducteurs, mais aussi des graphistes, des illustrateurs, des métiers de la presse et de la publicité, des architectes, des commerciaux, de l'informatique ...

3-3 Enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux nécessitent la mise en œuvre de solutions combinées en vue de la satisfaction d'un objectif global de préservation de la qualité de l'air, de l'eau, des sols et des paysages.

3-3-1 Traitement des nuisances sonores :

Le volume de nuisances sonores provoquées par l'accroissement des trafics doit faire l'objet d'une étude spécifique complète effectuée préalablement à toute discussion en matière de tracé ou d'augmentation de la capacité d'une infrastructure routière, ferroviaire ou aéroportuaire.

Cette étude devra couvrir l'ensemble des zones concernées par le projet et identifier les caractéristiques de chacune d'elles.

Elle contiendra, outre une évaluation aussi précise que possible de l'intensification de la nuisance engendrée par le projet, l'ensemble des préconisations de nature à combattre le bruit. Ces préconisations chiffrées en terme d'investissement seront incluses au budget prévisionnel de réalisation de l'opération de façon à prévoir une mise en place des équipements nécessaires concomitante à la mise en service de l'infrastructure.

Le traitement des nuisances sonores doit faire l'objet d'un transfert intégral de responsabilité aux décideurs de la politique des transports qui ne doivent pas s'appuyer sur les possibilités d'application des normes acoustiques requises en matière de construction.

Les riverains ne doivent sous aucune forme payer le prix de la mise en œuvre des politiques de transports, qu'ils soient ou non pré-occupants de la zone.

3-3-2 La réduction des pollutions atmosphériques

La réduction des pollutions atmosphériques dont les trafics sont à l'origine constitue une priorité politique énoncée de façon unanime tant à l'échelle européenne, que nationale, régionale et locale.

Cette priorité se décline selon une pluralité de programmes d'actions dont la poursuite voire le renforcement est souhaitable :

Les *programmes de recherche* consacrés à la pollution atmosphérique, que pilote le ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, recouvrent les trois niveaux d'analyse des pollutions en cause et d'action : local, régional et planétaire. Ils visent à mieux connaître et comprendre les processus qui régissent les émissions, soit la formation et l'évolution spatio-temporelle des différents polluants atmosphériques ainsi que leurs impacts sur la santé, les écosystèmes et les bâtiments. Leur finalité est de fournir des éléments scientifiques nécessaires à la mise en œuvre de politiques d'amélioration de la qualité de l'air.

Concernant *l'échelle locale*, le programme *PRIMEQUAL-PREDIT* associe les ministères chargés de l'Environnement, de la Santé, des Transports et de la Recherche, ainsi que l'ADEME, le CNRS et l'INSERM.

Les principaux objectifs de ce programme : la caractérisation des pollutions locales et, notamment, celle des émissions automobiles, principal facteur des nuisances urbaines, la connaissance de la contribution des différents facteurs à l'origine des pollutions urbaines, le développement de méthodes et de moyens de prévention, une meilleure connaissance de l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé humaine, l'identification des facteurs sociologiques à l'origine de l'utilisation de l'automobile en ville...

L'accent est mis sur les transports motorisés, les recherches concernant l'évaluation des différentes dispositions susceptibles d'être prises pour améliorer la qualité de l'air en zones urbaines et industrialisées, ainsi que concernant l'acceptabilité par les citoyens des risques potentiels de la pollution et des mesures d'amélioration de la qualité de l'air, ont été renforcées.

Les recherches menées à *l'échelle régionale* sont davantage consacrées à l'étude des impacts de la pollution atmosphérique sur les différents écosystèmes (forestier, agricole, alpin, aquatique) en vue de l'élaboration, notamment, de cartes des charges critiques (quantité de polluant qu'un écosystème est susceptible de recevoir sans dommage irréversible) pour l'acidité et en particulier les dérivés soufrés, mais également depuis peu, pour les métaux lourds. Ces travaux s'inscrivent notamment dans le cadre de la Convention de Genève sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance.

D'autres programmes de recherche s'inscrivent dans des *programmes internationaux sur le changement climatique*.

Les actions concernant la pollution automobile sont conduites *depuis de nombreuses années, dans un cadre essentiellement communautaire*. Elles portent notamment sur les spécifications des carburants : teneur en plomb des essences, teneur en soufre du gazole, les valeurs limites des émissions des voitures particulières sont régulièrement rendues plus strictes, équipement des véhicules (pots catalytiques/pots à oxydation), contrôle techniques, réglementation spécifiques aux engins de chantiers et poids lourds, amélioration des carburants.

La politique des transports vallée du Rhône et Arc languedocien doit agir en complémentarité et solidairement à ces dispositions à travers les orientations déterminées :

➤ **Impact de la multimodalité**

Le report modal produit des effets bénéfiques sur l'environnement en transférant le volume transporté par la route vers des modes non ou moins polluants. Il participe à ce titre à l'objectif de durabilité de la politique des transports.

D'autres types de mesures généralisées au secteur transports/ logistique peuvent réduire les émissions polluantes :

- Un système informatique d'annonce commun à tous les sites permet l'optimisation des rechargements, la réduction des kilométrages à vide et l'accroissement du taux de remplissage des camions
- Des formations " Conduite rationnelle et sécuritaire " suivies par tous les conducteurs permettent de réduire de 8 à 10 % la consommation des véhicules.
- Le renouvellement du parc de tracteurs tous les trois ans permet de profiter des dernières évolutions technologiques des constructeurs et d'avoir un parc répondant totalement aux normes EURO 3
- L'utilisation de pneumatiques " verts "

➤ **Mutations énergétiques**

L'amenuisement de la ressource pétrolière constitue, ainsi que la préservation de l'environnement, l'un des principaux fondements d'une évolution devenue inéluctable. Le niveau de production et les possibilités d'approvisionnement pétrolier ne sont garantis que jusqu'en 2030.

La politique régionale des transports doit intégrer ce facteur et favoriser les investissements en matière de recherche de nouveaux carburants ou de nouvelles sources d'énergie. Elle doit également encourager l'utilisation de ceux-ci dès leur opérationnalité.

Si la production de carburants issus de l'agriculture biologique telle le colza paraît illusoire en terme volume car nécessitant une augmentation démesurée de la surface utile agricole, la recherche peut néanmoins progresser sur plusieurs pistes d'apparence plus réaliste : L'augmentation de l'autonomie des véhicules alimentés par l'électricité, l'utilisation de différents gaz à titre de carburants :

Les produits le plus fréquemment envisagés pour la production de carburants alternatifs sont :

- le méthanol, issu du gaz de synthèse $CO + H_2$ et fabricable à partir de toute matière carbonée fossile ou renouvelable (gaz naturel, charbon, bois)
- les alcools supérieurs, de C_2 à C_5 , qui peuvent être obtenus en même temps que le méthanol à partir du gaz de synthèse.
- l'éthanol tiré de la fermentation des sucres en C_6 contenus dans certaines plantes.
- le système butanol-acétone, également obtenu par fermentation des sucres en C_6 et en C_5 . Ces derniers peuvent résulter de l'hydrolyse de l'hémicellulose abondante dans les végétaux.
- les éthers organiques (méthyltertiobutyléther (MTBE), méthyltertioamyléther) formés par action chimique du méthanol sur des fractions légères oléfiniques de raffinerie.
- l'hydrogène.

- le gaz naturel comprimé (CNG), composé de méthane (93%) avec un mélange d'autres hydrocarbures.
- le gaz pétrole liquide (LPG/GPL), mélange de pétrole et gaz naturel dont le premier constituant est le propane. A pression modérée (< 14 bar), il est condensé pour le stockage et le transport.
- Reformulated Gasoline (RFG), est de l'essence développée pour contenir moins de soufre, moins d'aromatiques et pour avoir une pression de vapeur plus faible. On y ajoute des constituants oxygénés (éthanol et les éthers organiques précités) pour réduire les émissions de CO tout en améliorant l'indice d'octane.
- Les huiles et graisses végétales (esters ou biodiesel), comme le colza, le tournesol, le coprah et les microalgues.
- Le biogaz, obtenu par fermentation de diverses matières : lisier de porc, ordures ménagères, déchets agroindustriels, etc.

➤ La préservation des paysages

Toute construction humaine édifée dans un paysage donné, qu'il soit quelconque ou prestigieux, modifie celui-ci et aboutit à créer un nouvel environnement visuel. La route n'échappe pas à cette règle avec une singularité qu'il importe toutefois de souligner : c'est bien souvent elle qui permet l'approche et favorise la découverte des paysages par les innombrables voyageurs qui l'empruntent.

Il est indéniable que les autoroutes marquent les paysages du fait de leur continuité et de leurs dimensions. Elles sont en effet assujetties à des règles géométriques plus sévères que celles auxquelles sont ou ont été en leur temps soumises les routes existantes. Elles sont donc obligatoirement beaucoup plus perceptibles et se trouvent être ainsi plus fréquemment à l'origine d'un effet de coupure visuelle qui renforcent la nécessité de compléter la réflexion préalable par des études paysagères poussées quelque soit le secteur d'implantation prévu (qu'il relève ou non d'une réglementation protectrice).

la prise de conscience de la valeur culturelle et économique des paysages, a conduit peu à peu les pouvoirs publics et les citoyens à lutter contre les multiples parasites paysagers. Actuellement on peut parler d'une véritable politique paysagère où, sous l'impulsion de l'Onu et de l'Union européenne, l'État français a renforcé sa législation et ses règlements. Ceci se traduit par, notamment, la prise en compte des paysages, lors de la constructions des infrastructures. La lutte contre la banalisation des entrées de ville mais aussi la multiplication de contrats de paysages États et collectivités locales et l'attribution de différents labels.

Le gouvernement, en 1989, institua le 1 % paysage et développement. Il s'agissait de consacrer 1 % du montant total des ouvrages, majoré par une contribution équivalente des collectivités locales, pour financer des études et des actions visant à valoriser les paysages environnant les autoroutes et les grands axes routiers. Ce dispositif avait aussi pour but de favoriser le développement économique et touristique des régions traversées. Ce dispositif devrait faire l'objet d'une rénovation adaptée au contexte actuel.

Par ailleurs il devient impératif que :

- les projets d'aménagement soient étudiés globalement ;
- l'urbanisation aux abords des infrastructures soit maîtrisée ;

- les différents aménageurs se concertent et coordonnent leurs projets d'aménagement
- les études préliminaires à tout projet soient entreprises par des équipes pluridisciplinaires constituées par l'ensemble des spécialistes concernés (paysagistes, architectes, acousticiens, etc.) ;
- les infrastructures construites soient bien gérées; ce qui suppose la présence d'un personnel formé à cet effet

PARTIE IV
PROPOSITIONS DE FORCE OUVRIERE



Propose :

Pour une optimisation des niveaux de services adaptés aux évolutions de la demande :

- ❑ Pour une approche globale combinant les différents modes de transport.
- ❑ Par la mise en œuvre d'une politique accordant la priorité absolue aux mesures de report modal pour la circulation des marchandises et des voyageurs.
- ❑ Pour la fluidification des axes routiers nord/sud et l'amélioration des capacités routières existantes (RN7 à 2x2 voies réservée au trafic local)
- ❑ Pour l'application d'un scénario volontariste renforcé et ambitieux (agrandissement des tunnels pour les rames TER à deux étages, développement des formules train+ auto...)
- ❑ Pour la modernisation, la sécurisation, l'amélioration des dessertes et de la fréquence des transports TER.
- ❑ Pour le développement des autoroutes ferroviaires.
- ❑ Pour la modernisation et l'adaptation des plates-formes multimodales.
- ❑ Pour une prise en compte de la problématique interrégionale dans l'aménagement du territoire.
- ❑ Pour l'accroissement des capacités du mode fluvial et maritimes.
- ❑ Pour l'amélioration des axes Est/ouest de transport.
- ❑ Pour l'amélioration des axes routiers existants pour favoriser la séparation trafic local/transit.
- ❑ Pour l'accessibilité des transports collectifs à l'ensemble de la population quelque soit son état, sa situation géographique...(ex : réouverture de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône au trafic voyageurs)
- ❑ Pour la régulation de vitesse sur autoroute en cas de situation dégradée.
- ❑ Pour une amélioration de la sécurité des transports routiers sur l'axe Vienne/Orange par des mesures de prévention des accidents.
- ❑ Pour la mise en place d'un groupe permanent d'études sur l'accidentologie incluant les organisations syndicales des transports.

FO s'oppose aux fausses solutions :

- ❑ Les solutions préfabriquées type 2x5 voies qui ne résolvent pas à long terme la fluidification des trafics.
- ❑ La modulation tarifaire qui touche les catégories socioprofessionnelles et les entreprises les plus fragilisées.
- ❑ La modulation tarifaire responsable de l'allongement des temps de trajet et réductrice de mobilité.
- ❑ L'inflation des prix des transports de marchandises liée à la modulation tarifaire et la baisse de compétitivité de nos entreprises qui en découlerait inexorablement.
- ❑ La fragilisation des emplois de la filière transports consécutive à la hausse des prix de revient.
- ❑ Le report de trafic sur les axes secondaires inadaptés et l'accroissement des difficultés de desserte pour les riverains.
- ❑ La modulation spatiale pour reporter le trafic sur d'autres itinéraires dont le faible impact ne résoudra pas la problématique des trajets terminaux de départ et de destination qui demeureront inéluctables.

Pour une planification cohérente et un aménagement réfléchi des territoires :

- ❑ Pour un engagement financier responsable de l'Etat et de l'Union Européenne pour la réalisation des mesures préconisées.
- ❑ Pour l'élaboration et le respect de calendriers acceptables pour la concrétisation de l'ensemble des mesures.
- ❑ Pour la mise en place d'un pilotage global des évolutions des transports au niveau régional incluant les interlocuteurs sociaux.
- ❑ Pour une simplification des procédures de mise en œuvre des décisions quelque soit leur échelle assortie d'une coordination temporelle pour optimiser les délais de réalisation.
- ❑ Pour la transparence des modes de décision et de financement.
- ❑ Pour une politique des transports étendue à l'ensemble des voies de communication et intégrant des objectifs de desserte de toutes les zones du territoire y compris les secteurs les plus ruraux ou montagneux.
- ❑ Pour un soutien étatique renforcé de toutes les collectivités locales dans leurs investissements d'entretien des voies relevant de leur compétence.
- ❑ Pour une re-nationalisation des axes routiers à vocation interrégionale, nationale et européenne.
- ❑ Pour un niveau d'indemnisation acceptable des propriétaires en cas de constitution de réserves foncières pour adaptation ou réalisation d'infrastructures.
- ❑ Pour l'intégration de la dimension temps dans les politiques d'aménagement des territoires.

Pour une politique des transports respectueuse des droits et besoins des salariés :

- ❑ Pour la prise en compte des temps de trajets travail/domicile dans les politiques de transports
- ❑ Pour une exigence d'un haut degré de qualité des modes de transports vers lesquels le trafic routier sera orienté.
- ❑ Pour la prise en compte des conséquences de l'évolution des modes de production sur l'évolution des modes de transports (ex :flux tendus)...
- ❑ Pour une évaluation permanente des impacts économiques engendrés par l'ensemble des mesures dès leur mise en service tant à l'échelle régionale que territoriale.

- ❑ Pour un renfort des dispositifs de formation en faveur des salariés de la branche transport leur permettant d'acquérir la polyvalence nécessaire à l'évolution de leur emploi.
- ❑ Pour une professionnalisation des emplois de basse qualification du secteur logistique.
- ❑ Pour la création de passerelles favorisant la mobilité professionnelle au sein de la branche.
- ❑ Pour le refus du travail de nuit obligatoire dans les bases logistiques.
- ❑ Pour une réglementation du travail dans les transports permettant d'améliorer les conditions d'exercice et de sécurité.
- ❑ Pour l'encadrement des relations donneurs d'ordres/sous-traitants avec une formalisation contractuelle prenant en compte les conditions de travail des salariés.
- ❑ Pour la responsabilisation des donneurs d'ordres dans les cas d'accidents en matière de transport.

Pour une politique des transports intégrant des objectifs de développement durable :

- ❑ Pour des mesures fiscales significatives instaurées au bénéfice des transporteurs pratiquant le transport combiné et des entreprises qui y recourent.
- ❑ Pour un soutien efficace apporté aux entreprises dans leur effort de renouvellement de leur flotte.
- ❑ Pour la poursuite et le financement de l'Etat et de l'Europe de la recherche sur les bio-carburants.
- ❑ Pour la recherche et le développement sur les modes de transports alternatifs et la complémentarité des transports.
- ❑ Pour un renfort des normes appliquées aux véhicules en matière de pollution atmosphérique.
- ❑ Pour une intégration des coûts d'équipement de réduction des nuisances sonores aux dépenses de réalisation ou d'adaptation des infrastructures (autoroutes et routes nationales aux abords des agglomérations quelque soit la taille de celles-ci).
- ❑ Pour l'exigence d'une étude géologique approfondie conduite en amont de toute décision de tracé d'une infrastructure routière ou ferroviaire.

L'urgence de traitement du problème des transports dans Vallée du Rhône Axe méditerranéen nécessite le renforcement tant du dialogue social que de l'information et la consultation de la population.

ANNEXES

SOURCES

Rapports et études :

- Office Inter consulaire des Transports et Communication du Sud Est « *Une politique des transports pour soutenir la croissance* ».
- Conférence des territoires : Synthèse des ateliers « *Moyenne Vallée du Rhône* »
- Observatoire Régional des Transports : rapport 2004.
- CIADT rapport 2004. »*Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports.*
- CESR avis du 14 février 2005 « *Vallée du Rhône et Arc Languedocien* ».
- Contrat d'objectif Emploi formation transports logistique.

Sites Internet consultés :

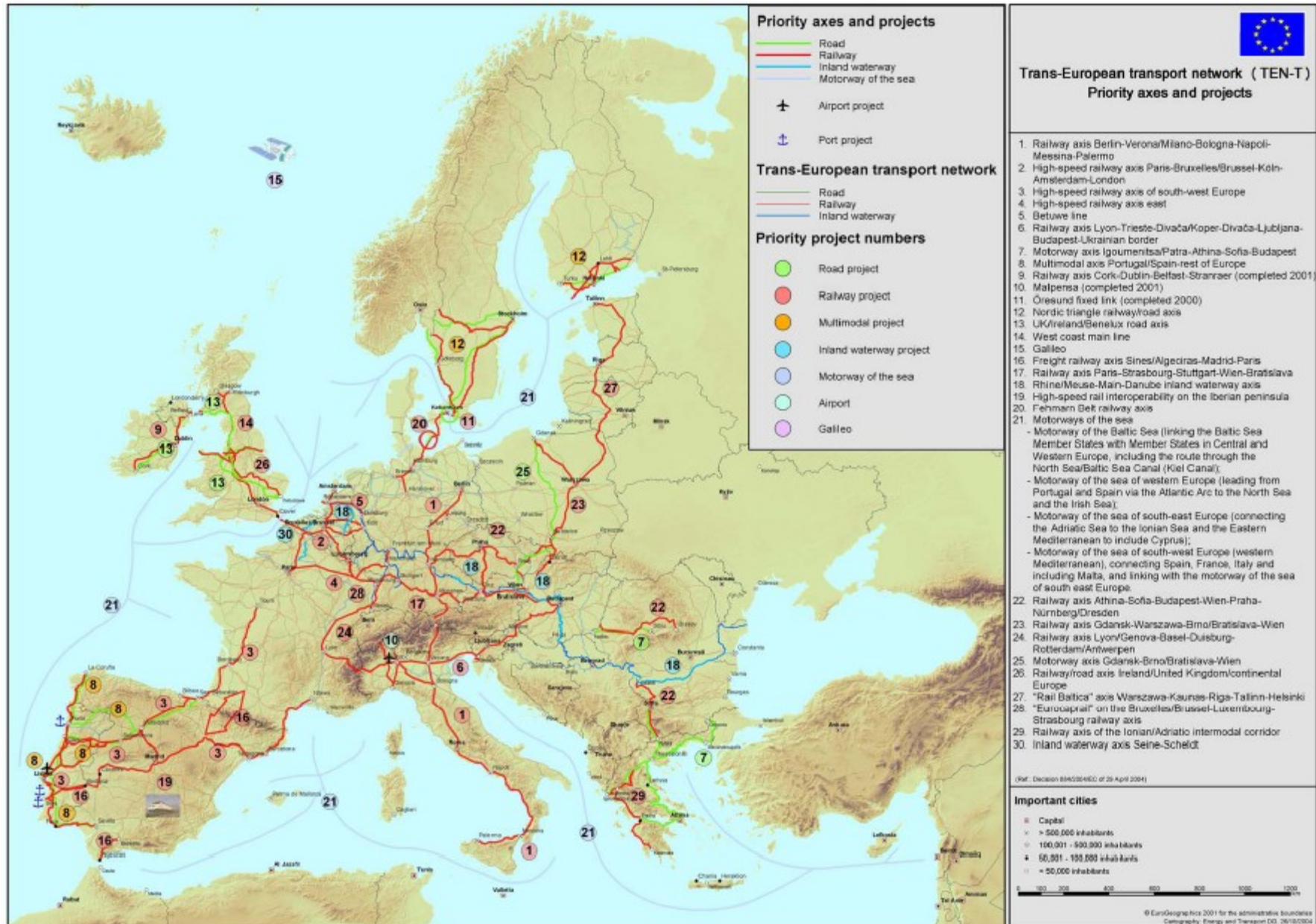
- Premier ministre www.premier-ministre.gouv.fr
- Ministère des transports www.transports.equipement.gouv.fr/
- Commission nationale du Débat public www.debatpublic.fr
- Chambre régionale de commerce et d'industrie Rhône Alpes www.rhone-alpes.cci.fr
- Conseil Régional Rhône-Alpes www.cr-rhone-alpes.fr
- Conseil Régional Languedoc Roussillon www.cr-languedocroussillon.fr
- Conseil Régional PACA www.cr-paca.fr
- Sénat rapport sur le financement des infrastructures www.senat.fr/rap/r00-042/r00-042.html
- Observatoire régional des transports www.rhone.equipement.gouv.fr

REMERCIEMENTS

A Corinne DAOUD pour le travail de conception, de recherche, de rédaction et de mise en forme.

A François FRITSCH pour la fourniture des données statistiques de l'emploi dans le secteur Transport Logistique.

AXES PRIORITAIRES ET PROJETS EUROPEENS



Ce document à été crée avec Win2pdf disponible à <http://www.win2pdf.com/fr>
La version non enregistrée de Win2pdf est uniquement pour évaluation ou à usage non commercial.