

LES PERSPECTIVES À 20 ANS

A 20 ans, les incertitudes concernant, d'une part, la croissance tendancielle de la demande de mobilité, d'autre part, les effets des progrès technologiques, sont importantes. Pour fixer une situation de référence permettant d'évaluer la pertinence de différentes orientations envisageables et d'étayer les échanges sur les mesures à prendre, on cherchera à décrire ici un avenir vraisemblable, à partir de deux catégories d'hypothèses :

- des hypothèses sur la demande de transport, en relation avec la situation économique générale caractérisée par quelques paramètres macroéconomiques d'usage courant : perspectives démographiques, taux de croissance du PIB, prix du pétrole, etc. ;
- des hypothèses sur l'offre, et notamment sur le réseau des infrastructures en 2020 : le principe retenu ici est celui de la réalisation des projets retenus en CIADT (ou dans d'autres décisions de programmation antérieures).

Dans la situation 2020, qui inclut la réalisation de toutes les infrastructures actuellement envisagées, la démographie, le tourisme, la croissance économique, la demande de mobilité continuent d'entraîner une augmentation régulière des déplacements dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, avec pour conséquence une plus grande congestion et, en dépit des progrès de la technologie, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que d'autres impacts environnementaux : diffusion de polluants locaux, augmentation du bruit, atteinte aux paysages et à la biodiversité, menaces sur le régime et la qualité des eaux.

En effet, selon les experts, les déplacements de personnes et de biens devraient continuer à progresser, entraînant entre 2002 et 2025, sur l'ensemble du territoire métropolitain, un volume de trafic supplémentaire interurbain de l'ordre de +50%, avec une part toujours prépondérante des trafics routiers. La croissance globale sur cette période des émissions de gaz à effet de serre pourrait varier de +10 à +30%, selon les performances énergétiques du parc de véhicules. Aussi, la conjonction des évolutions de contexte prévisibles à ce jour et des mesures de politique de transport actées par le CIADT ne permettrait-elle pas de répondre ni aux demandes de mobilité ni aux préoccupations environnementales.

D'autres hypothèses d'évolution de la situation à 20 ans seraient concevables. La situation présentée ici, qui a avant tout vocation à servir de base au raisonnement, sera bien entendu un sujet du débat public. D'ailleurs, pour apprécier les marges de manœuvre des politiques à définir, à 20 ans et plus encore au-delà, plusieurs facteurs de changement par rapport à la situation de référence, qui peuvent affecter significativement l'évolution du système de transport, sont évoqués dans ce chapitre.

1. L'évolution de la demande de transport à 20 ans sur l'ensemble du territoire français

A l'origine de l'évolution des réseaux d'infrastructures, la demande de transport de voyageurs et de marchandises est appelée à évoluer. Pour apprécier les trafics et les niveaux de service des différents réseaux à 20 ans, il est nécessaire de prendre des hypothèses et donc de faire des choix. Ces hypothèses, par nature, peuvent être remises en cause. Elles doivent donc être considérées avec prudence, et constituent surtout une base pour permettre le débat sur les différentes mesures présentées.

LES FACTEURS D'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORTS

Depuis 30 ans, la mobilité n'a fait qu'augmenter en fréquence et en distance. Pour le futur, de très nombreux facteurs devraient peser dans l'évolution des tendances de la demande de transports et déplacements. On peut évoquer, dans le prolongement des tendances actuelles :

Des facteurs géopolitiques

- l'organisation du commerce extérieur à l'échelle mondiale, la mondialisation des échanges et la croissance des pays asiatiques ;
- l'ouverture de l'Union Européenne.

Des facteurs démographiques

- le ralentissement de la croissance démographique ;
- le vieillissement de la population ;
- la baisse de la population active.

Des facteurs économiques

- une moindre croissance du produit intérieur brut ;
- un seuil limite de motorisation des ménages ;
- l'évolution des systèmes de production et la fragmentation des processus industriels ;
- l'évolution de la distribution commerciale et le passage à une organisation par les flux ;
- la variation du prix de l'énergie (notamment du pétrole).

Des facteurs sociétaux

- l'organisation de la vie sociale et du travail ;
- l'articulation entre l'habitat et les activités ;
- l'évolution des pratiques touristiques et de loisirs ;
- un accroissement des sensibilités des populations aux questions environnementales.

Des facteurs socio-spatiaux

- le développement des agglomérations et de la péri-urbanisation ;
- la polarisation spatiale et le phénomène de métropolisation.

Toutefois, les tendances observées aujourd'hui peuvent être profondément bouleversées par des phénomènes d'échelle mondiale comme le changement climatique ou l'évolution du prix du baril de pétrole...

LES HYPOTHÈSES RETENUES

Quatre facteurs sont ici privilégiés : le taux de croissance du PIB, le prix du baril de pétrole, le ralentissement démographique accompagné d'un vieillissement de la population, enfin des hypothèses de prix de transports qui supposent un renchérissement des coûts routiers par rapport aux autres modes (sans rupture marquée dans les politiques fiscales) :

- les travaux du ministère des Finances conduisent à retenir l'hypothèse d'une croissance annuelle moyenne du PIB de +1,9% par an entre 2002 et 2025 ;
- le prix du pétrole en France dépend à la fois du prix du baril¹ fixé en dollars sur les marchés internationaux et du rapport euro/dollar : a été retenue l'hypothèse d'un prix du baril de 60 dollars et de la parité de l'euro et du dollar à l'horizon 2025 ;
- les projections démographiques réalisées par l'INSEE mettent en évidence un ralentissement de la croissance de la population entre 2002 et 2025 par rapport aux 22 années précédentes : entre 1980 et 2002, la population a crû à un rythme d'environ 0,5% par an, et devrait croître de 0,4% par an d'ici à 2025 pour atteindre 63,4 millions d'habitants en France ;
- des hypothèses de prix de transports ont été élaborées pour chacun des modes : pour le mode routier, l'augmentation du prix moyen pondéré des carburants résulte de l'augmentation du prix du pétrole, d'une stabilité de la TIPP² essence, d'un rattrapage de 50% de l'écart entre la TIPP gazole et la TIPP essence et de la diésélisation du parc ; le prix ferroviaire est supposé stable (les gains de productivité pourraient être compensés par une possible augmentation des péages d'infrastructure³).

Les hypothèses retenues en matière d'élasticité entre le prix du baril et l'évolution de la demande pour l'évaluation des chiffres présentés ci-après conduisent, dans le cas d'une augmentation du baril de 35 à 60 dollars à réduire le trafic marchandises de 1,4% et le trafic voyageurs de 4,9%, sur le réseau routier national, à l'horizon 2025.

Ces hypothèses générales sur l'ensemble du territoire français ont été déclinées compte tenu des caractéristiques du Grand Sud-Est, dont les perspectives démographiques et économiques sont significativement supérieures à la moyenne nationale.

LA PRÉVISION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT À 20 ANS SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE FRANCAIS

Même si le rythme de croissance de la mobilité⁴ devrait être à l'avenir plus faible que par le passé, sous l'effet des évolutions démographiques et de l'arrivée à maturité de certains marchés (notamment celui de l'automobile), les déplacements de personnes et de biens devraient néanmoins continuer à progresser de façon significative, entraînant à l'horizon 2025 un volume important de trafic supplémentaire, notamment en interurbain, de l'ordre de 50 % sur les grands axes nationaux (ce qui constituerait toutefois une inflexion importante par rapport aux croissances beaucoup plus fortes observées aux cours des 20 dernières années).

L'évolution de la demande voyageurs par mode

Le rythme d'augmentation des trafics routiers et aériens de voyageurs (très important au cours des 20 dernières années) devrait se ralentir tout en conservant à la route une part prépondérante des déplacements (plus de 75%).

1 - La baisse de trafic n'est pas du même ordre que l'augmentation du coût du baril entre autre parce que, dans le prix global du transport, la composante liée au coût du baril est faible (de l'ordre de 20%).

2 - Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

3 - Les prix du transport aérien intérieur sont également réputés stables du fait de gains de productivité.

4 - Pour les déplacements urbains et périurbains, la croissance se ralentirait sous l'effet de la démographie urbaine et de la stabilité du nombre moyen de déplacements par personne.

Les perspectives d'évolution du transport ferroviaire de voyageurs (dont la croissance a été quasi nulle entre 1985 et 1996) dépendront fortement de la qualité de l'offre (fréquences, grande vitesse, fiabilité, tarification, etc.). La décentralisation des TER s'est traduite par une hausse des trafics de 30 à 44% en Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon entre 1997 et 2002. Ce rythme ne peut mécaniquement se prolonger mais des marges existent : il démontre, comme on a pu le voir avec le TGV, que les sauts positifs de qualité de service se traduisent nettement en terme de trafic.

L'évolution de la demande marchandises par mode

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

La part de la route à horizon 2020 devrait rester prépondérante, à plus de 80%. Toutefois, l'évolution actuelle de la structure des échanges et le développement des transports à longue distance, ainsi que la croissance attendue du trafic des ports maritimes et l'ouverture des réseaux à la concurrence, pourraient être favorables au fret ferroviaire. Le trafic fluvial devrait, à l'instar de ces dernières années, continuer à croître sensiblement.

L'ÉVOLUTION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX LIÉS AU TRANSPORT

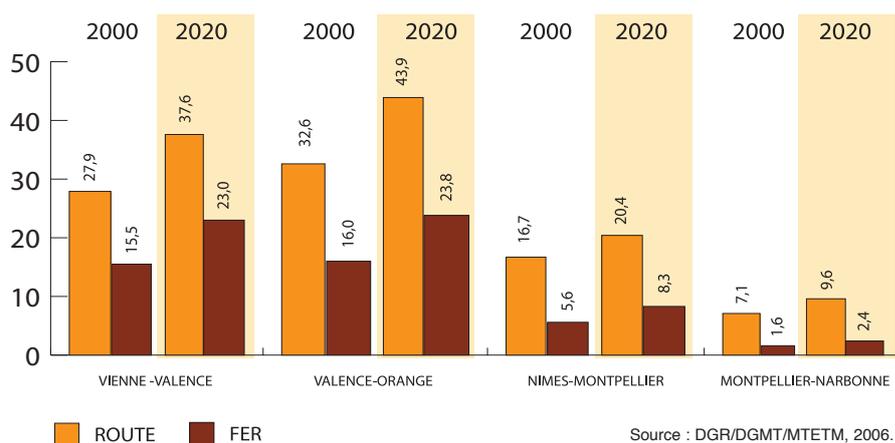
Dans l'état actuel des connaissances, les outils de modélisation ne permettent pas d'assortir les prévisions de la demande de transport d'une évaluation de l'ensemble des impacts environnementaux correspondants. Si l'on peut esquisser des raisonnements qualitatifs, il reste généralement difficile d'avancer des estimations chiffrées de l'impact du système de transport dans son ensemble à 20 ans.

Une approche quantifiée peut être plus poussée pour ce qui concerne les impacts liés aux trafics. Ainsi, la pollution de l'air peut être estimée à partir des prévisions de trafic routier. Les hypothèses d'émission des véhicules sont ici déterminantes : elles concernent la nature des progrès technologiques et le rythme de leur diffusion dans le parc automobile. Les estimations s'appuient sur des normes, qui peuvent sous-estimer les émissions par rapport à la réalité des pratiques. En outre, la question de l'émergence de nouveaux impacts environnementaux et sanitaires est posée. Pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, la tendance est à la hausse en fonction des trafics.

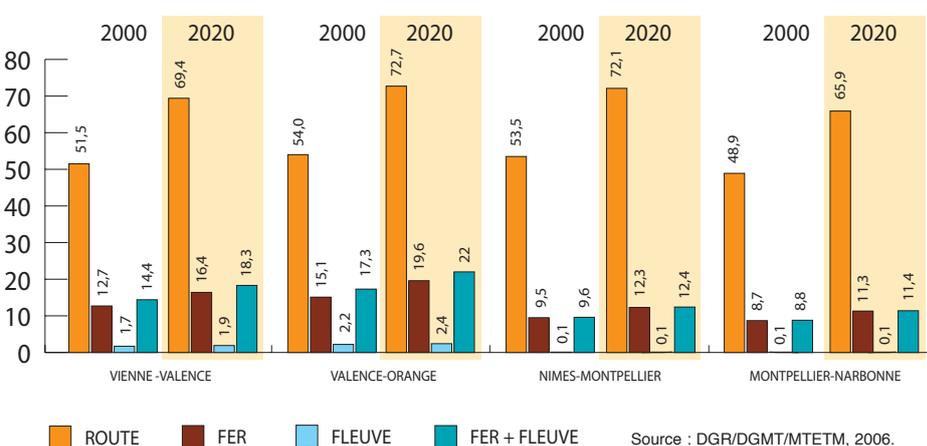
S'agissant des espaces naturels, une première estimation de la consommation d'espace pourrait, en théorie, être calculée à partir de la carte des infrastructures prévues par le CIADT. Il faudrait alors pouvoir en déduire l'urbanisation induite, de façon à obtenir la localisation des nouvelles surfaces artificialisées. Croisée à la répartition des écosystèmes et unités de paysages d'aujourd'hui, une cartographie prévisionnelle des usages et modes d'occupation de l'espace paraît indispensable pour évaluer les nouveaux impacts en matière d'hydraulique, de risques inondations, de fragmentation, de dégradation ou destruction d'espaces naturels, de rupture des continuités écologiques. Une vigilance particulière doit être accordée aux effets de seuils qui pourraient découler de la trop grande proximité de plusieurs infrastructures linéaires. Par ailleurs, les installations portuaires, par définition situées dans des zones littorales ou des estuaires sensibles, méritent une attention particulière.

La carte des infrastructures du CIADT, notamment ferroviaires et routières, donne également une indication de la localisation de nouvelles émissions sonores. L'impact sur les populations nécessiterait de connaître de ces infrastructures par rapport aux habitations, ainsi que les niveaux et les fréquences de trafic.

TRAFIC VOYAGEURS ENTRE 2000 ET 2020 EN MILLIONS



TRAFIC MARCHANDISES ENTRE 2000 ET 2020 EN MILLIONS DE TONNES



2. Les hypothèses à 20 ans pour les différents modes de transport dans le territoire vallée du Rhône - arc languedocien

La situation de référence à 20 ans intègre les orientations gouvernementales présentées en partie 2. Elle repose sur les hypothèses présentées plus haut concernant l'évolution de la demande. Elle prend en compte un certain nombre de mesures de gestion et d'exploitation et elle s'appuie sur un réseau de référence comprenant l'ensemble des projets d'infrastructure en cours de réalisation, dont le principe a été décidé (CPER), annoncé ou confirmé (CIADT¹).

Sur la base de ces hypothèses, ont été effectuées des simulations de la demande de transport, afin de présenter des données quantifiées à l'horizon 2020. Les chiffres donnés ci-après doivent bien entendu être considérés comme des prévisions qui, compte tenu des aléas, recèlent une marge d'incertitude. Ils doivent donc être considérés comme des indicateurs de tendance.

AMÉNAGEMENT DES ÉCLUSES DE BOLLÈNE ET CHÂTEAUNEUF

Afin d'atteindre, à l'aval de Lyon, une fiabilité des ouvrages permettant de limiter les durées de l'indisponibilité de tout ou partie de la voie navigable², le doublement de l'unique écluse équipant chacun des sites de Bollène et de Châteauneuf avait été prévu dans un délai de cinq ans (pour un coût de plus de 170 M€).

Dans la mesure où il est admis que le doublement des écluses n'est nécessaire qu'à partir d'un trafic de 20 Mt, une solution technique alternative a été retenue avec l'installation de dispositifs anti-choc, dont le coût n'est que de 5,1 M€.

1 - Les projets du CIADT sont prévus à une échéance de 2025. Le cadre retenu ici est que tous seront engagés conformément aux décisions du CIADT.

2 - Durées d'indisponibilité, cumulées sur l'année, limitées à sept à dix jours calendaires pour les indisponibilités liées aux opérations de gros entretien ou à 178 heures pour des indisponibilités inopinées résultant d'un incident ou nécessitées par des interventions ponctuelles.

Le mode fluvial et fluvio-maritime

LES INFRASTRUCTURES

Pour ce qui concerne les infrastructures, les actions à mener à moyen terme concernent la restauration des écluses sur la Saône, l'aménagement des écluses de Bollène et Châteauneuf, le développement d'embranchements privés, ainsi que des actions concernant les ports fluviaux :

- la consolidation de la vocation fluvio-maritime du port d'Arles ;
- l'amélioration de l'offre et de la capacité du port de Lyon Edouard Herriot ;
- la montée en puissance du port de Pagny-sur-Saône dans une perspective multimodale et logistique (connexions aux réseaux ferroviaire et routier reliant le nord et le sud) ;
- l'amélioration de la desserte des hinterlands naturels des ports de Valence, Vienne, Mâcon et Chalon ;
- le projet d'un terminal dédié au transport fluvial dans le port de Fos (à l'étude).

A ces projets sont associés la création ou le développement de zones d'activités accueillant en priorité des utilisateurs de la voie d'eau, qui doivent garantir une véritable articulation entre la voie d'eau et le développement des espaces desservis.

Le trafic fluvial se développerait également avec une amélioration de la productivité des opérations portuaires (transbordement) et une réduction des coûts d'utilisation de la flotte (réduction des coûts de transbordement, massification des flux), ce qui peut évoluer vers une concentration des équipements sur un petit nombre de plates-formes multimodales à forte productivité, avec un développement du mode d'exploitation (information en temps réel).

L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE LYON EDOUARD HERRIOT

Le développement des trafics de conteneurs maritimes au port de Lyon Edouard Herriot lié à la fonction de port avancé de Marseille et à la mise en place de navettes régulières ferroviaires et fluviales entre Marseille-Fos et Lyon, est aujourd'hui limité par les capacités de traitement des installations de transbordement du terminal à conteneurs, d'où le projet en cours d'installation d'un 2^e terminal à conteneurs. Le programme, d'un montant de 16,5 M€, subventionné à 40% par l'Etat et la Région dans le cadre du volet fluvial de CPER 2000-2006, devrait permettre de passer d'un volume de manutention totale de 165 000 EVP actuel à quelques 220 000 EVP à l'horizon 2010, dont près de 60 000 par le fleuve, contre 25 000 en 2003.



LE NIVEAU DE TRAFIC ESTIMÉ

Le volume de trafic annuel déplacé sur le bassin Rhône-Saône passerait de 6,4 Mt en 2005 à 7 ou 8 Mt à 20 ans sous réserve des hypothèses de croissance intégrées dans la modélisation et largement dépassées par les observations de ces dernières années (le trafic sur coupure entre Lyon et Fos augmentant d'environ 30%).

LE NIVEAU DE SATURATION

Avec les trafics annuels de 7 à 8 Mt prévus à 20 ans, la capacité du bassin Rhône-Saône, de 26 Mt par an, est loin d'être atteinte.

Il est cependant à noter que les prévisions du modèle sont, pour le fluvial, largement en deçà de la croissance réellement observée (si la tendance actuelle devait se poursuivre, les 7 Mt devraient être atteintes au plus tard en 2007).

Le mode maritime et côtier maritime

Tous les ports de la façade méditerranéenne font l'objet de mesures d'adaptation et de modernisation pour accroître leur compétitivité et mieux répondre aux besoins de leur hinterland.

LES INFRASTRUCTURES

Tout en confortant sa place de 3^e port pétrolier mondial (63Mt), le port de Marseille-Fos cherche à diminuer sa dépendance vis-à-vis des hydrocarbures en se positionnant sur les trafics liquides à potentiel (produits chimiques et le gaz) et sur le trafic des conteneurs qui connaît une croissance importante en Méditerranée. Concrètement, les projets en cours sont les suivants :

- amélioration de la desserte routière et ferroviaire ;
- amélioration de la gare maritime passagers ;
- amélioration de l'accessibilité pour des bateaux fluviaux et création d'un port fluvial à Fos ;
- développement d'équipements destinés aux navires fluvio-maritimes ;
- valorisation du terminal céréalier des Tellines, développement de terminaux de vrac, mise en service d'un second terminal méthanier ;
- création de Fos-Distriport, zone logistique de 160 ha, équipée d'un embranchement ferroviaire, appelée à devenir l'une des plus importantes zones de distribution portuaire au sud de l'Europe¹ ;
- doublement de capacité du port à conteneurs de Fos avec le projet Fos2XL (création de deux nouveaux terminaux à conteneurs), projet qui a fait l'objet d'un récent débat public.

Le port de Sète a fait l'objet d'une politique de grands travaux concernant : l'extension et la structuration de l'espace portuaire ; la construction de zones de stockage ; la rénovation du terminal portuaire ; la réalisation d'un nouveau terminal ferroviaire ; la sécurisation de l'accès fluvial (digue) ; le développement de l'interface maritime/fluvial.

Une réorganisation des espaces portuaires a été étudiée pour améliorer la productivité de chacune des activités portuaires.

LE NIVEAU DE TRAFIC ESTIMÉ

A 20 ans, les perspectives de trafic pour le port de Marseille-Fos s'élèvent à 55 Mt pour les vracs liquides, 14 Mt pour les vracs solides, 18 Mt pour les conteneurs et 7 Mt pour les marchandises diverses soit un trafic total de 94 Mt.

Ces prévisions se basent sur des hypothèses de croissance des trafics relativement faible pour les vracs solides et les marchandises diverses (sidérurgie ou échanges avec le Maghreb) et négatives pour les vracs liquides (réduction des importations de pétrole), ce qui vient compenser la croissance forte du trafic des conteneurs.

Le Port Autonome de Marseille prévoit à l'horizon 2020-2025 un rééquilibrage modal des pré et post-acheminements des marchandises conteneurisées : 55% pour la route, 30% pour le fer, 15% pour le fleuve. Ces prévisions tiennent compte du dynamisme de la filière conteneur, avec la réalisation et l'exploitation des terminaux à conteneurs supplémentaires générés par le projet Fos2XL et aussi la réalisation du terminal conteneur Fos3XL.

De son côté, le port de Sète prévoit une augmentation de son trafic à travers trois axes de développement : le trafic des passagers (et leurs véhicules particuliers) avec le Maghreb (le Maroc en première priorité, l'Algérie en seconde priorité) ; le trafic "ro-ro"² et le cabotage ; le trafic conteneur par feeder (en provenance des ports espagnols ou marocains).



Un porte-conteneurs à Marseille-Fos.

1 - En leur offrant un site performant de distribution vers l'Europe du Sud, cette plate-forme logistique vise à attirer les grands importateurs qui concentrent aujourd'hui leurs trafics dans les ports de la Mer du Nord.

2 - Roll on Roll off : embarquement ou débarquement d'un navire d'un véhicule routier, d'un wagon ou d'une UTI (unité de transport international), sur ses roues ou sur des roues qui lui sont ajoutées à cette fin.

Le mode ferroviaire

LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES

L'ensemble des projets sur le réseau ferroviaire doit permettre d'augmenter sa capacité et de désengorger les points délicats. A 20 ans, les infrastructures suivantes sont supposées réalisées :

En Rhône-Alpes

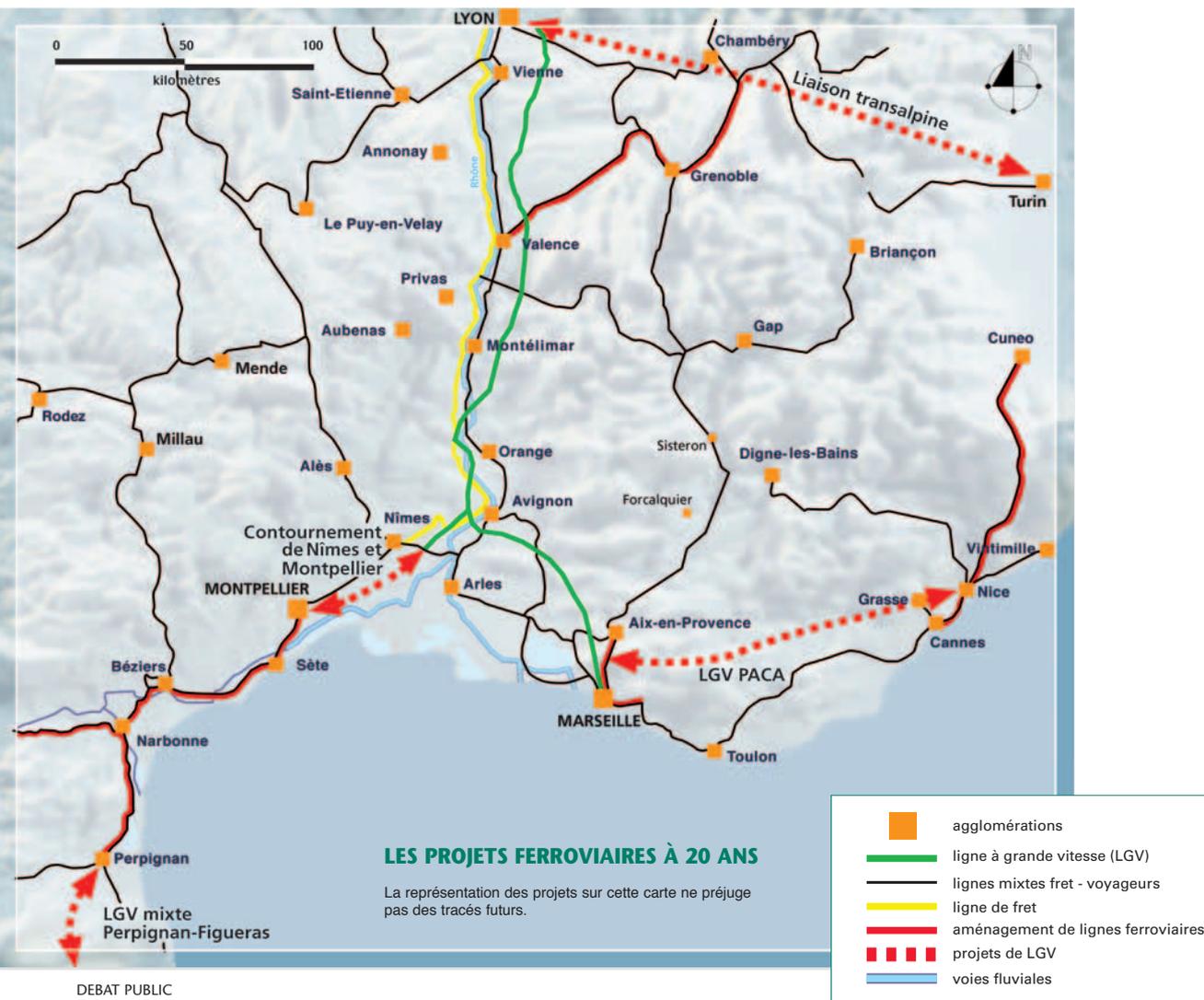
- le contournement ferroviaire de Lyon ;
- un raccordement du réseau ferroviaire régional à la gare TGV de Saint-Exupéry ;
- des aménagements sur la rive droite du Rhône (passages à niveau, lutte contre les nuisances sonores, etc.) ;
- l'électrification et la mise à double voie de la liaison Valence-Grenoble-Montmélián ;
- la mise au gabarit du tunnel des Roches de Condrieux ;
- la nouvelle liaison ferroviaire entre Lyon et Turin.

En Provence-Alpes-Côte-d'Azur

- la LGV PACA, selon la décision qui fera suite au débat public qui vient de s'achever ;
- l'amélioration des lignes dans l'aire métropolitaine marseillaise (Marseille-Aubagne, Marseille-Aix) et dans la métropole azurée (réouverture de la ligne Cannes-Grasse et 3^e voie entre Cannes et Nice).

En Languedoc-Roussillon

- la LGV mixte (voyageurs et marchandises) entre Perpignan et Barcelone (avec pour effet de libérer de la capacité sur la ligne classique de Cerbère à Barcelone) ;
- les installations terminales de Perpignan ;
- le contournement par une LGV mixte de la section Nîmes-Montpellier ;
- l'amélioration des lignes Montpellier-Perpignan et Toulouse-Narbonne ;
- la construction du viaduc de Courbessac (à la sortie de Nîmes en direction d'Alès) ;
- la restructuration des gares de Nîmes, Montpellier et Perpignan.



LE DÉVELOPPEMENT DES TGV

A infrastructure inchangée, l'utilisation de la LGV Méditerranée a été évaluée à 100 trains par jour et par sens à 20 ans (soit le double du trafic actuel). La LGV Méditerranée puis la LGV PACA permettront de relier des villes distantes l'une de l'autre, de centre à centre, de 1 à 3 heures de TGV (à savoir Nice, Marseille, Lyon, Avignon, Montpellier, Barcelone) c'est-à-dire en deux fois moins de temps qu'en voiture (aux conditions actuelles de circulation) et dans de bonnes conditions de sécurité, de détente et de confort. Par ailleurs, décision a été prise de lancer les études de la LGV Montpellier-Perpignan.

LE DÉVELOPPEMENT DES TER

Les hypothèses de croissance des TER sont basées sur l'observation de l'évolution de ce type de trafic sur une période antérieure. Elle ne prend donc pas en compte les mesures spécifiques prises aujourd'hui par les Régions suite à la décentralisation et aux transferts de compétence sur les réseaux ferroviaires régionaux.

LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT DES MARCHANDISES

En France, l'ouverture à la concurrence du transport de fret ferroviaire instituée fin mars 2006 représente un facteur d'amélioration. Pour améliorer l'attractivité du fret ferroviaire, les entreprises ferroviaires doivent respecter :

- la meilleure fourniture possible de service aux chargeurs avec un engagement sur la qualité de la prestation et le développement d'une offre logistique de bout en bout ;
- une meilleure information sur le transport, la généralisation de système de suivi des wagons, le suivi des convois par GPS, etc. ;
- une plus grande fiabilité des acheminements (gestion des ressources matérielles et humaines propres au fret) ;
- une amélioration technologique pour une meilleure productivité (nouvelles locomotives et wagons) ;
- l'accroissement de la performance en trafic international (échanges d'informations, réduction des temps d'attente aux frontières).

La SNCF a déjà pris des mesures permettant d'améliorer ses services et ses performances, ainsi qu'un service international de bout en bout. De son côté, Réseau Ferré de France (RFF) devra adapter la fourniture de sillons de qualité correspondant mieux aux besoins des clients et à l'activité fret, en visant l'augmentation des vitesses moyennes et de la capacité des lignes.

Par ailleurs, une expérimentation est en cours depuis novembre 2003 sur l'axe Lyon-Turin avec la mise en œuvre d'un service d'autoroute ferroviaire dans le tunnel du Mont-Cenis. Un autre service expérimental d'autoroute ferroviaire sera lancé en 2007 entre Perpignan et le Luxembourg.

LE PROJET LYON-TURIN

Cette liaison fait partie des projets prioritaires européens inscrits dans le "programme des ouvrages prioritaires et urgents" approuvé au Conseil européen de décembre 2003. Le CIADT du 18 décembre 2003, qui a confirmé l'intérêt de la réalisation du projet, a demandé à la Conférence Intergouvernementale la mise en œuvre du calendrier de travail permettant le respect des délais et des engagements internationaux.

Ce projet de franchissement du massif alpin sans fortes pentes, au niveau de la plaine, destiné aux trafics fret et voyageurs, répond à trois enjeux majeurs :

- permettre à la France de renforcer son ouverture européenne, et à l'Europe d'effacer les barrières physiques nuisant à la constitution du marché européen
- Cette ligne est un maillon fort du nouveau réseau transeuropéen de transport (RTE-T) permettant de connecter d'importantes régions européennes. Elle fait partie du corridor V et sera connectée à d'autres liaisons fondamentales qui sont prévues entre Gênes, Lyon et Rotterdam ;
- assurer un développement durable du fret ferroviaire à travers les Alpes et offrir une alternative de qualité à la route. Dans un premier temps, la modernisation de la ligne ferroviaire existante par le tunnel du Mont-Cenis devrait permettre d'en porter la capacité à 20 Mt/an. Dans un second temps, la réalisation du tunnel de base portera la capacité à environ 40 Mt/an ;
 - permettre aux voyageurs de traverser les Alpes dans les meilleures conditions possibles, tout en assurant une desserte performante des grandes villes du Sillon alpin.
- Le projet consiste à créer :

- pour le trafic de marchandises (classique, combiné non accompagné et autoroute ferroviaire), un itinéraire performant empruntant un tunnel transfrontalier d'environ 52 km, supprimant les pentes dissuasives actuelles, et accessible via les lignes existantes et des tronçons neufs ;
- pour les TGV, une LGV Lyon-Turin passant par le même tunnel.

Les coûts pour la France sont évalués à 2 Md€ sur un montant de 6,7 Md€ pour le tunnel transfrontalier et 1,5 Md€ pour la LGV Lyon-Chambéry, et de l'ordre de 4 Md€ pour les accès fret en configuration complète.

LA PERCÉE FERROVIAIRE DU MONTGENÈVRE

Les études, menées à titre exploratoire, d'un projet ferroviaire reliant la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur à l'Italie, via le val de Durance et la traversée du Montgenèvre, font valoir un potentiel de trafic très limité pour les marchandises et les voyageurs. Ainsi, 3 Mt environ pourraient traverser annuellement le Montgenèvre à l'horizon 2020 et on estime entre 900 et 1 500 le nombre de voyageurs supplémentaires attendus par jour, ces volumes n'étant pas à l'échelle de la désaturation de la vallée du Rhône. Aussi, le rôle complémentaire que pourront jouer l'amélioration du val de Durance et le tunnel ferroviaire du Montgenèvre ne pourra-t-il être envisagé qu'à très long terme.

LE TRANSPORT COMBINÉ

Les investissements réalisés, en cours ou prévus concernent :

En Rhône-Alpes

- l'implantation d'un deuxième terminal sur le port de Lyon Edouard Herriot ;
- l'aménagement du chantier principal de Vénissieux ;
- l'équipement des ports fluviaux pour le traitement des conteneurs maritimes (port fluvial de Valence).

En Provence-Alpes-Côte-d'Azur

- le développement et l'extension du chantier de transport combiné rail-route de la Courtine-Champfleury à Avignon ;
- la création à Grans-Miramas (13) d'un chantier rail-route associé à la plate-forme logistique CLESUD, chantier aux nouvelles normes européennes ;
- la création à Fos de la zone logistique Distriport (embranchée fer) en synergie avec le projet Fos2XL et le futur terminal à conteneurs ;
- la restructuration et l'extension du terminal rail-route de Marseille-Canet ;
- l'extension, la restructuration et la spécialisation dans le conteneur maritime du terminal maritime mer-fer de Marseille-Mourepiane.

En Languedoc-Roussillon

- l'extension et la modernisation du chantier de transport combiné rail-route de Perpignan-Saint-Charles.

3 LES PERSPECTIVES À 20 ANS

LE PLAN FRET DE LA SNCF

Le Plan Fret vise à assurer le développement du fret ferroviaire de la SNCF de 3% par an à partir de 2007. Il poursuit les objectifs suivants :

- garantir la qualité de service ;
- restaurer les bases de l'équilibre économique ;
- positionner SNCF Fret comme l'un des deux acteurs structurants du fret ferroviaire en Europe.

Le Plan Fret comporte quatre axes de progrès :

- la qualité et la fiabilité grâce à une nouvelle organisation de la production ;
- la compétitivité pour obtenir un gain d'efficacité de 20% en trois ans ;
- la pertinence de l'offre, en recherchant en priorité les trafics rentables ou pouvant le devenir ;
- une démarche d'eupéanisation afin de garantir aux chargeurs une qualité de service de bout en bout sur les trafics transfrontaliers (qui représentent l'avenir).

LE NIVEAU DE TRAFIC ESTIMÉ

Projetée à 20 ans, la capacité actuelle de la LGV permettrait de doubler le nombre de trains dans la vallée du Rhône c'est-à-dire de faire passer 100 trains par jour et par sens, contre 50 aujourd'hui, et autoriserait le passage des TGV vers Nice et Barcelone.

Dans l'hypothèse d'une évolution de référence du trafic ferroviaire fret à 20 ans, sur une coupure Valence-Orange, le trafic de marchandises atteindrait environ 20 Mt par an.

LE NIVEAU DE SATURATION

A l'horizon 2020, les travaux prévus au niveau des infrastructures et notamment des nœuds ferroviaires, devraient permettre d'offrir une capacité importante du réseau ferroviaire permettant de capter la croissance des trafics sur le mode mais également des reports depuis le mode routier.

	Arc Languedocien			Vallée du Rhône			
	Nîmes/ Montpellier	Montpellier/ Narbonne	Narbonne/ Perpignan	Rive droite	Rive Gauche	LGV	Total
				(sections dimensionnantes)			
Pour mémoire : nombre de circulations 2005 (en sillons)	222	175	123	105	110	115	330
Capacité totale à horizon CIADT (en sillons)	480	500	450	250	250	200	700
Trafic total à horizon CIADT y compris 80 sillons d'autoroutes ferroviaires mais hors autres mesures complémentaires de développement de l'offre (en sillons)	400	350	300	170	170	170	510
Capacité résiduelle à horizon CIADT (en sillons)	80	150	150	80	80	30	190

LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGION 2000-2006

En Rhône-Alpes

Le volet ferroviaire du CPER 2000-2006 est en nette augmentation par rapport aux précédents, avec des mesures concernant des augmentations de capacité du nœud lyonnais et sur le sillon alpin (électrification, raccordement de LGV Méditerranée à la ligne Valence-Grenoble). Les études sont engagées sur le contournement ferroviaire fret de l'agglomération de Lyon et, hors CPER, sur la branche sud du TGV Rhin-Rhône.

Le volet routier du CPER comporte des opérations d'adaptation de la RN7 dans la Drôme, visant à l'amélioration de la capacité (déviation de Saint-Rambert et de Livron-Loriol) et de la sécurité (aménagement de carrefours).

Les autres opérations, au titre de l'ouverture de la région à l'ouest, de l'amélioration de l'accessibilité des territoires enclavés et touristiques, d'une amélioration de fonctionnement des agglomérations, ne concernent pas directement l'axe nord-sud. Hors CPER, les études sont menées sur le contournement autoroutier de Lyon, le barreau A48 entre Amberieu et Coiranne (axe alternatif à A6/A7), ainsi que sur l'aménagement du raccordement A48/A49 au droit de Voreppe.

Le volet fluvial du CPER, qui poursuit un objectif de développement du trafic fret sur le bassin Rhône-Saône et de modernisation du système portuaire, comporte la création d'un 2^e terminal à conteneurs sur le port de Lyon Edouard Herriot, des aménagements des ports de Vienne, Valence et Villefranche, la création d'embranchements fluviaux et l'aide au lancement de lignes fluviales régulières (navettes fluviales Chalon, Lyon, Marseille).

En Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Les principales opérations du volet ferroviaire du CPER 2000-2006 concernent des réouvertures de lignes au trafic voyageurs (Cannes-Grasse) ou des augmentations de capacité des lignes actuelles (Aix-Marseille, Marseille-Aubagne, Cannes-Nice) pour répondre à la demande. Les actions envisagées dans le volet routier du CPER comportent essentiellement des déviations routières d'agglomérations et des projets urbains et périurbains sur les RN100, RN85, RNS70, RN94, RN98 et RN7 visant à des aménagements de sécurité et de capacité. Un important programme de sécurisation des itinéraires alpins est également en cours. Enfin, l'Etat et la Région engagent, dans le CPER 2000-2006, des sommes importantes sur les grands équipements portuaires et fluviaux pour améliorer la compétitivité des ports régionaux en valorisant la spécificité de chacun et développer au maximum le trafic de fret fluvial et la croisière fluviale. En outre près de 29 M€ sont consacrés aux transports combinés.

En Languedoc-Roussillon

Les mesures prévues dans le volet ferroviaire du CPER concernent la modernisation des grandes gares et la création de pôles multimodaux de transport de voyageurs (Nîmes, Montpellier, Perpignan, etc.), ainsi que l'agrandissement du terminal de transport combiné de Perpignan et des améliorations sur les lignes classiques, pour la desserte TER.

Les actions programmées dans le volet routier du CPER sont la réalisation de déviations routières d'agglomérations (Montpellier, Béziers, Narbonne, Carcassonne, Perpignan) pour permettre le développement des transports collectifs urbains et l'amélioration des axes structurants (RN106, A750, RN300, RN116, etc.) pour le développement économique et pour la sécurité.

Les principaux dossiers structurants du Languedoc-Roussillon sont hors CPER : LGV Nîmes Montpellier, LGV Perpignan-Le Perthus.