

Partie 1

LA SITUATION ACTUELLE

LE TERRITOIRE ÉTUDIÉ

LES INFRASTRUCTURES

LES NIVEAUX DE SERVICE AUJOURD'HUI

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX
DES INFRASTRUCTURES ET DES TRAFICS





LE TERRITOIRE ÉTUDIÉ : RHÔNE-ALPES, LANGUEDOC-ROUSSILLON, PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Photo page précédente : les arènes de Nîmes - Daniel Gerhardt

1. LA SITUATION ACTUELLE

1.1 Le territoire étudié

« France au cinquième » en termes de population et de produit intérieur brut, le territoire étudié, constitué des trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon, est, depuis plusieurs années, l'objet d'une attention particulière sur l'aménagement du territoire et le fonctionnement des transports. Ce premier chapitre a pour objet de présenter les principales caractéristiques de cet espace sur le plan de la démographie, de l'urbanisation, de l'activité économique ainsi que les grands enjeux de son développement. La prise en compte de ces données est, en effet, déterminante pour rechercher des solutions de transport permettant :

- d'une part, de conforter la compétitivité du territoire étudié par rapport aux grands courants d'échanges nationaux et internationaux, et d'améliorer l'accès aux principaux pôles économiques ;
- d'autre part, de garantir aux différentes catégories d'usagers des transports un niveau de service satisfaisant, de favoriser l'aménagement et le développement des territoires traversés, la qualité de vie de leurs habitants et de préserver l'environnement.

1.1.1 Le contexte géographique et démographique

La position géographique

Les trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon s'organisent selon deux axes :

- le Rhône,
- l'arc côtier méditerranéen

Le Rhône, trait d'union entre nord et sud, débouche sur l'arc côtier méditerranéen. La vallée et la plaine littorale constituent un territoire contraint entre, à l'ouest, les contreforts des Cévennes et du Haut-Languedoc, et, à l'est, les Préalpes. Après 350 km, la vallée rhodanienne s'ouvre brusquement en aval de Beaucaire et Tarascon, les collines latérales s'éloignent et s'abaissent. Au nord d'Arles, le fleuve se divise en deux branches qui constituent son delta, délimitant une vaste zone humide, la Camargue. De part et d'autre de ce delta, se développe le littoral méditerranéen français, à l'est jusqu'à l'Italie et au sud-ouest vers l'Espagne. Le rivage, escarpé à l'est du Rhône, s'aplatit et s'incurve à l'ouest, jusqu'aux contreforts des Pyrénées, en un long cordon constitué de lagunes et de marais, bordés de plages de sable fin, avec ici ou là quelques reliefs résiduels. Ces caractéristiques géographiques, alliées à la clémence du climat, rendent le territoire étudié particulièrement attractif au sein du bassin méditerranéen et expliquent qu'il ait connu un essor important de sa population et de son urbanisation, d'abord sur la partie est du littoral puis à l'ouest.

Pont du Gard, photo DR

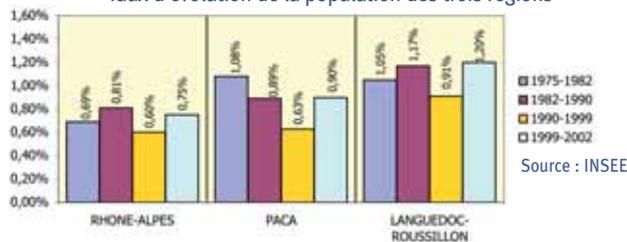


QUELQUES REPÈRES HISTORIQUES

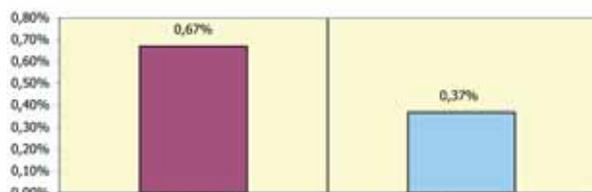
Les traces les plus anciennes de peuplement dans le sud-est de la France remontent à un million d'années (Homme de Tautavel). Des populations diverses (Ibères, Ligures, etc.) s'implanteront et contribueront à l'essor de cette grande région. Créée en -600 avant J-C., Marseille deviendra une cité riche et convoitée et devra faire appel aux Romains en -122 avant J-C. pour assurer sa protection. Ces derniers, une fois installés, créeront la plus riche province de l'Empire. Après la chute de Rome, elle finira par éclater et subira les invasions des peuples venus du Nord, la peste et les famines qui épuiseront la région. Très rapidement, Lyon devient la capitale des Gaules. En Languedoc-Roussillon, les Grecs installent des comptoirs comme à Agde. Après eux, les Romains développent des villes comme Nîmes et s'établissent en nombre dans la Narbonnaise où ils apportent la culture de la vigne. Après Charlemagne, le Rhône devient frontière entre Empire Germanique et le Royaume. Les siècles qui suivront seront ceux de la montée en puissance du pouvoir féodal et royal, avec son cortège de conflits et d'épidémies. Le Languedoc est ainsi marqué par des luttes contre le pouvoir central (Cathares, Camisards). L'apaisement viendra au XVIII^{ème} siècle, puis les épopées napoléoniennes et le Second Empire feront la fortune de la capitale phocéenne. Tout au long de cette histoire, le territoire des trois régions a affirmé son rôle d'espace de communication entre l'Europe du Nord, de l'Est et de l'Ouest, avec le monde méditerranéen. Il a, malgré les troubles, développé une activité économique dynamique et diversifiée, autour de plusieurs pôles : Lyon, une des principales places bancaires, commerciales et industrielles de France, Arles, point de départ d'un important trafic fluvial, alors que les grandes foires alimenteront les échanges avec les pays riverains. L'Empire colonial achèvera de développer l'activité des ports et le chemin de fer resserrera les liens avec la capitale.

Une population en nette augmentation et répartie de manière contrastée

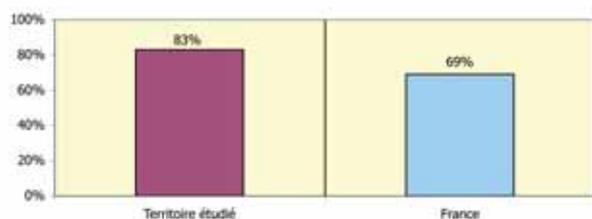
Taux d'évolution de la population des trois régions



Taux annuel moyen d'augmentation de la population des trois régions entre 1990 et 1999



Proportion moyenne de la population urbaine sur le territoire étudié

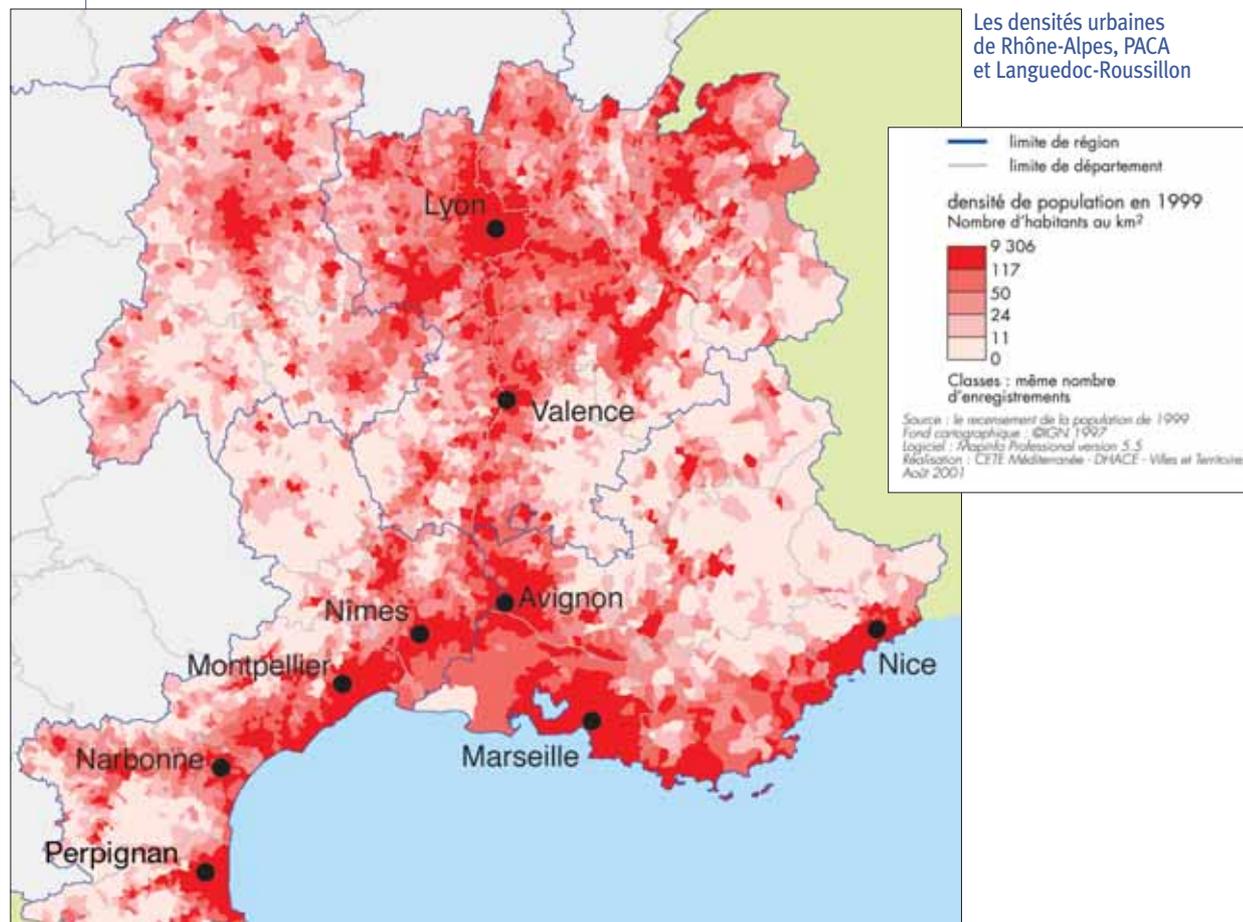


Aujourd'hui de 12,5 millions d'habitants⁽⁶⁵⁾, soit plus que l'Île-de-France, la population des trois régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon a augmenté à un taux annuel de 0,67 % entre 1990 et 1999.

Parmi les 6 départements français les plus dynamiques :
 - entre 1990 et 2002, 4 appartiennent au territoire étudié (Hérault, Haute-Savoie, Var, Ain).
 - entre 1999 et 2002, ils sont 5 : Hérault, Pyrénées-Orientales, Haute-Savoie, Var et Ain.

L'attractivité du territoire étudié fait de l'apport migratoire, en provenance d'autres régions de France et de l'étranger, le principal moteur de cette croissance démographique. Par ailleurs, cet espace présente d'importantes disparités de peuplement. L'étalement de l'habitat, le desserrement des espaces d'activités et la concentration de la croissance démographique sur les axes et les aires urbaines a pour conséquence des densités élevées en plaine ou en bord de mer (Rhône, Bouches-du-Rhône, Alpes-Maritimes) et des densités très faibles, en particulier dans les zones de montagne (Lozère, plateau ardéchois, arrière-pays drômois et des Alpes-Maritimes, Alpes-de-Haute-Provence et Hautes-Alpes).

Les densités urbaines de Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon



15 La Ligurie et la Catalogne comptent respectivement 1,6 et 6 millions d'habitants

Une organisation urbaine spécifique

L'urbanisation du territoire étudié comporte des caractéristiques fortes :

- **Un fonctionnement en « grappes » :**

Le territoire étudié est composé de 14 unités urbaines de plus de 100 000 habitants, réparties dans l'espace selon l'ancienne règle du « pas romain » (une étape tous les 40 à 60 km) et forment un ensemble de pôles urbains où deux grands axes Ouest-Est (Clermont-Ferrand/Saint-Etienne/Lyon/Grenoble/Genève et Montpellier/ Marseille/Toulon/Nice) se connectent via un axe Nord-Sud (Vienne/Valence/Montélimar/Orange/Avignon). Ce fonctionnement se traduit notamment par un renforcement des liaisons et des échanges routiers de ville à ville. Le territoire étudié ne dispose cependant d'aucune métropole dominante d'une taille similaire à celles des régions voisines de Catalogne (Barcelone) et d'Italie du Nord (Milan).

- **Une forte croissance en périphérie urbaine :**

Conséquence de l'étalement urbain, la périphérie des villes-centres connaît une forte croissance démographique : en 1999, un habitant sur 5 vit dans une commune péri-urbaine. A l'inverse, la population des villes-centres reste stable ou diminue légèrement, avec des différences en fonction des régions.

LA CONCENTRATION DE L'EMPLOI

Les lieux de résidence permanente ont une tendance à dilater l'espace, l'offre d'emplois se concentre, elle, dans les principales agglomérations et aires urbaines. Ce phénomène est particulièrement marqué pour les emplois les plus qualifiés et explique la progression de populations « urbaines », c'est-à-dire travaillant en agglomérations et résidant dans des zones plus rurales. Cette situation est néanmoins à nuancer, certains pôles de moindre taille faisant preuve d'un réel dynamisme en matière d'emplois (Bagnols-sur-Cèze, Privas, Le Cheylard, Livron-Loriol, etc.).

1.1.2 Une économie fortement tournée vers les services

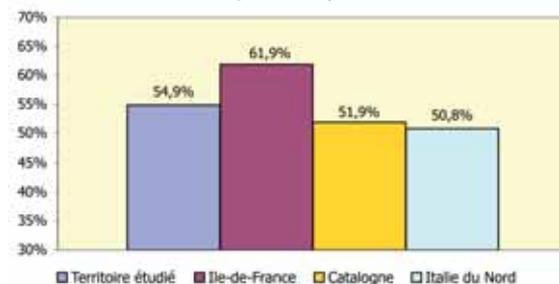
Le territoire étudié dispose d'une économie qui laisse une large part aux activités du domaine tertiaire, plus développées qu'au niveau national. C'est là une des caractéristiques majeures de son économie.

Quelques éléments d'appréciation de l'activité économique :

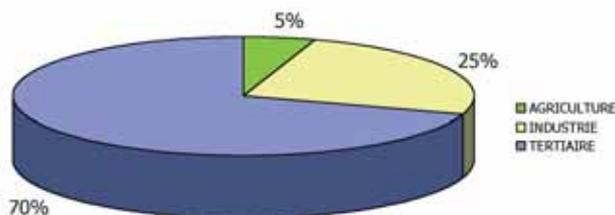
L'agriculture : la viticulture est un des secteurs dominants, avec de nombreux grands crus en vallée du Rhône et un vignoble de qualité en Languedoc-Roussillon, du fait des importants investissements réalisés pour requalifier le vignoble. PACA est plus orientée vers la production de fruits et légumes, Rhône-Alpes se partageant entre productions animales et végétales. Les surfaces boisées des trois régions (1/3 de la surface totale) ne cessent d'augmenter, prenant la place des terres agricoles abandonnées : le nombre d'exploitations agricoles a baissé de 27 % entre 1991 et 1997.

L'industrie : celle-ci est particulièrement implantée en Rhône-Alpes, notamment dans les domaines de l'énergie (nucléaire, hydrocarbures, etc.), de la chimie et des biens intermédiaires à forte valeur ajoutée. La zone de Fos-étang de Berre constitue un autre pôle industriel majeur du territoire étudié. Des secteurs plus traditionnels, comme l'agro-alimentaire ou l'habillement, représentent également des pôles importants dans certaines zones (Gard, Ardèche, Vaucluse).

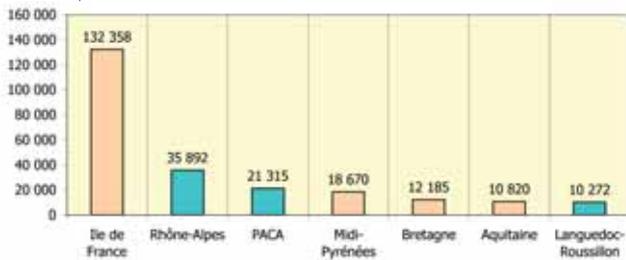
Taux d'activité du territoire étudié par rapport à l'Ile-de-France et aux régions européennes voisines



Répartition des emplois par secteurs dans le territoire des trois régions



Effectifs recherche et développement des sept premières régions françaises



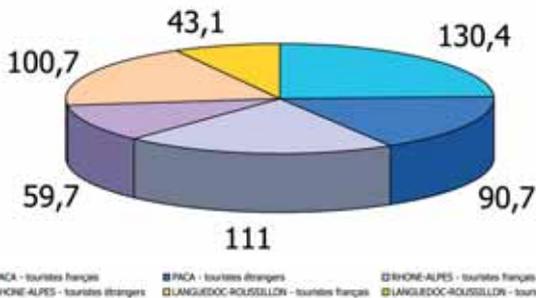
Le tertiaire : c'est essentiellement le secteur des services aux entreprises et aux particuliers (très liés à l'activité touristique) ainsi que le commerce, qui ont profité de la croissance de l'emploi.

Par ailleurs, Rhône-Alpes et PACA occupent la seconde et la troisième place des régions françaises en matière de potentiel de recherche et développement, derrière l'Ile-de-France. En septième position, la région Languedoc-Roussillon profite essentiellement de l'implantation d'un grand nombre d'organismes publics de recherche (CEA, CIRAD, CNRS, INSERM, INRA, laboratoires universitaires). A l'avenir, le cadre de vie du territoire étudié peut favoriser l'accueil d'activités à forte valeur ajoutée. Des pistes de développement économique, aujourd'hui identifiées, portent sur les domaines de l'énergie (énergies renouvelables, nucléaire), de la santé (industries pharmaceutiques et recherche), des technologies de l'information et de la communication, et sur le renforcement de l'activité touristique. La richesse du tissu universitaire et les rapprochements qu'elle permet (créations de plates-formes de recherche, coopération entre établissements), ainsi que la culture (notamment le patrimoine naturel et historique) constituent également des points d'appui importants pour l'avenir.

LE TOURISME EN PACA, RHÔNE-ALPES ET LANGUEDOC-ROUSSILLON

Le territoire étudié a une vocation touristique forte et diversifiée avec le tourisme de montagne (Alpes du Sud et du Nord), le tourisme balnéaire sur l'ensemble de la Méditerranée, le tourisme rural notamment en Ardèche et dans le Lubéron, le tourisme urbain avec Nice, Marseille, Montpellier, Aix-en-Provence, sans oublier le tourisme d'affaires. Les déplacements touristiques pour motif personnel représentent la majeure partie des séjours touristiques dans ce territoire, avec comme partout en France une tendance au fractionnement des vacances et à la diminution de la durée des séjours, générant plus de déplacements.

Nombre de nuitées en 2002 pour chacune des trois régions (en millions)



1,47 millions d'équivalent habitants temps plein.

65 millions de touristes (Français et étrangers) dans les trois régions du Sud-Est, dont 2/3 sont accueillis dans les hébergements non marchands (famille, amis, résidence secondaire).

Une clientèle étrangère représentant 36 % des nuitées.

(source : *Compte du tourisme, Direction du tourisme et INRETS*)

La mobilité des autres résidents européens (80 % des 77 millions de touristes en 2002) vers ou à travers la France représentait environ 1/5^{ème} des km parcourus en 1997. La baisse de la population attendue à partir de 2010 vaut pour

tous les pays frontaliers aux trois régions, comme pour l'ensemble de l'Europe de l'Ouest. Le Sud-Est est donc plus particulièrement concerné par le ralentissement de la croissance du nombre de kilomètres parcourus par les touristes étrangers (23 millions de séjours en 2000), malgré la hausse attendue du nombre des séjours des touristes hors Union Européenne, qui utilisent nettement moins la voiture particulière dans leurs déplacements.

1.1.3 Les transports : un enjeu économique

La vallée du Rhône est un axe de communication naturel et historique entre le monde méditerranéen, la France et l'Europe du Nord. Il concentre tous les types d'infrastructures terrestres de transports à forte capacité : le fleuve, les pipe-lines, l'autoroute A7, la RN7 et 3 lignes ferrées. Des départements comme la Drôme et l'Ardèche sont même complètement dépendants de la vallée du Rhône. En Languedoc, c'est le relief qui serre contre la mer l'habitat et les infrastructures de transport, l'A9, la RN113 et la voie ferrée.

Dans chaque cas, ces infrastructures sont des artères économiques des régions concernées et de celles plus lointaines qu'elles contribuent à relier.

L'enjeu transport de ces territoires réside donc essentiellement dans la qualité du service offert par les infrastructures et en particulier la fluidité de ses axes de communication qui conditionne le développement économique et oriente l'aménagement des agglomérations.

RHÔNE-ALPES, PACA ET LANGUEDOC-ROUSSILLON, TERRES DE TRANSITS ET D'ÉCHANGES

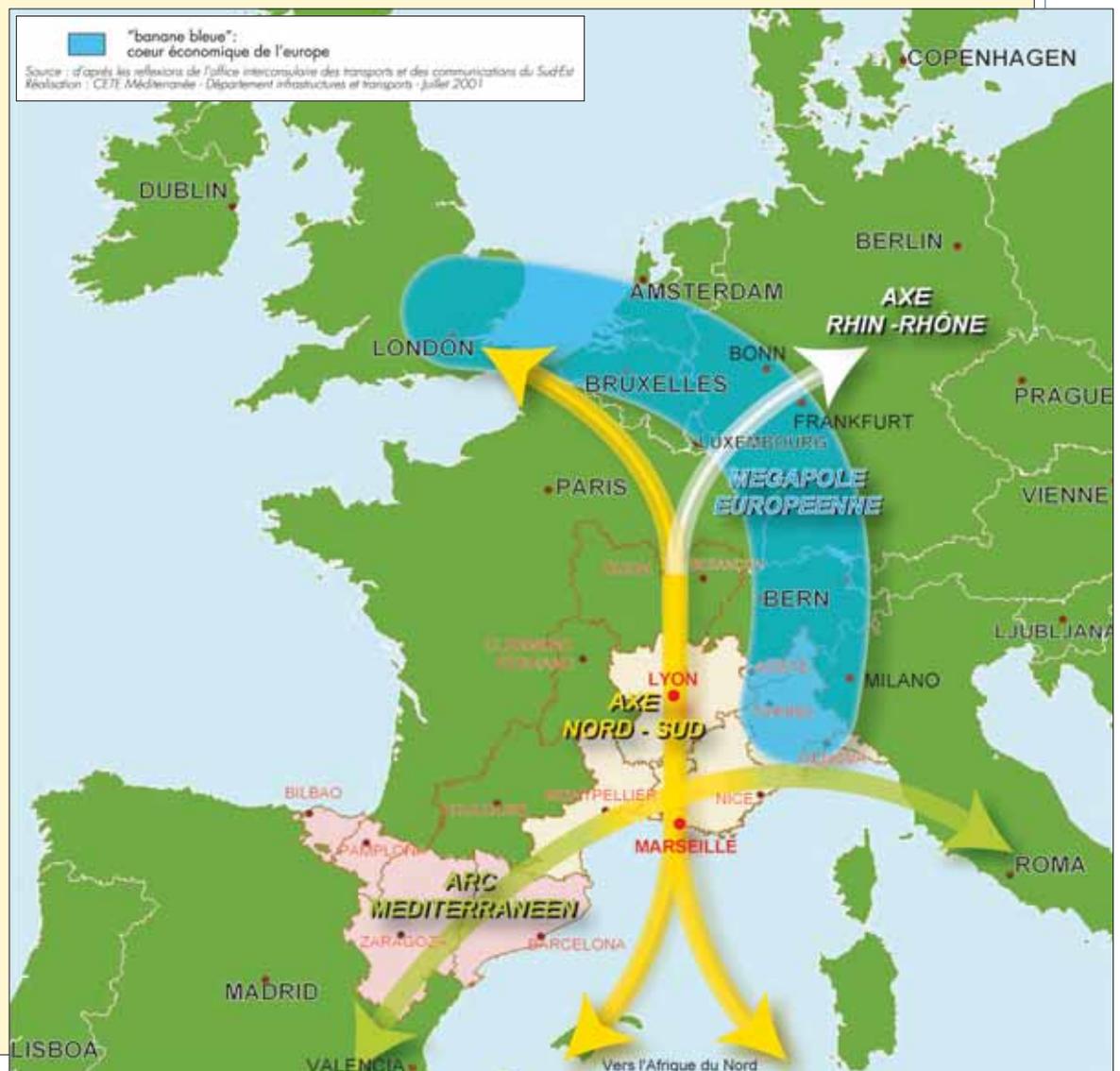
Bien que le maritime représente une part importante des échanges internationaux en Europe de l'Ouest, la puissance économique et la position centrale de la France font du territoire étudié un territoire de transit et d'échange terrestre obligé, entre lui et les pays voisins tels que l'Italie et l'Allemagne et, surtout, l'Espagne et le Portugal. Par ailleurs, le trafic à origine ou destination des PECO (Pays d'Europe Centrale et Orientale) devrait connaître, dans les années à venir, un fort développement.

Mais, au-delà du seul transit terrestre et grâce à ses ports, le territoire étudié occupe une position-clé pour les échanges de marchandises à l'international et en Europe : il est à la croisée des axes Nord-Sud et Est-Ouest mondiaux.

Cependant, les flux d'échanges du territoire étudié restent majoritairement des flux de proximité et contribuent au dynamisme des économies régionales : relations Pays Basque/Aquitaine et Catalogne/Languedoc-Roussillon pour les Pyrénées, relations Rhône-Alpes/Lombardie et Rhône-Alpes/Piémont pour les Alpes, relations PACA/Piémont et PACA/Ligurie.

Dès lors, on ne sera pas surpris de la place du secteur transport-logistique dans l'économie régionale : Rhône-Alpes se positionne comme la première région après l'Ile-de-France pour l'activité du secteur (10 % du chiffre d'affaires national). La région PACA possède également un fort secteur transport-logistique, lié pour une large part à l'activité du Port de Marseille, mais aussi à la spécialisation de certains territoires (le Vaucluse et le Nord des Bouches-du-Rhône pour les fruits et légumes par exemple). La région de Perpignan dans les Pyrénées-Orientales a su tirer bénéfice de son positionnement frontalier pour développer des activités logistiques importantes notamment pour les fruits et légumes avec le plus grand marché international d'Europe (environ 1,5 Mt traitées).

Les trois régions et les grands échanges européens



1.1.4 Les enjeux du territoire des trois régions : développement économique et préservation de l'environnement

LES ENJEUX DES TERRITOIRES

Les grands enjeux des territoires reposent sur leur capacité à mettre en œuvre une coopération interrégionale, à travers :

- la mise en réseau des quatre grandes métropoles (Lyon, Marseille, Nice et Montpellier) et des agglomérations intermédiaires ;
- une meilleure exploitation du potentiel urbain régional, en renforçant les points forts et en favorisant les relations à l'intérieur du territoire des trois régions (donc la qualité des transports) ;
- le maintien de la qualité environnementale, la maîtrise de la gestion des déchets, des nuisances et de la qualité de l'air, la préservation du patrimoine, des ressources et des milieux naturels.

Ces enjeux se déclinent, pour chacun des territoires, de la manière suivante :

Pour la plaine du Languedoc-Roussillon :

- articuler les projets d'infrastructures avec les politiques d'accueil des populations. Il s'agit d'éviter la concentration autour des grandes aires urbaines, en favorisant l'attractivité des espaces ruraux, afin de rendre possible un renouveau démographique de ces territoires ;
- aménager les espaces urbains, notamment en améliorant la mobilité urbaine pour faire face aux problèmes de congestion rencontrés notamment sur l'agglomération montpelliéraine ;
- adapter les équipements et les infrastructures de transport aux besoins de la population, en particulier des nouveaux arrivants d'origine urbaine ;
- accompagner et favoriser le développement économique autour du secteur tertiaire, du tourisme et de l'agriculture ;
- maîtriser la gestion des crues, des déchets, des nuisances et de la qualité de l'air, ainsi que la croissance démographique et la pression urbaine sur les espaces agricoles associés, préserver le milieu lagunaire et les zones intermédiaires fragiles ;
- D'autre part, l'un des enjeux est de préserver le patrimoine naturel du parc national des Cévennes et des trois autres parcs régionaux.



Pour le piémont languedocien :

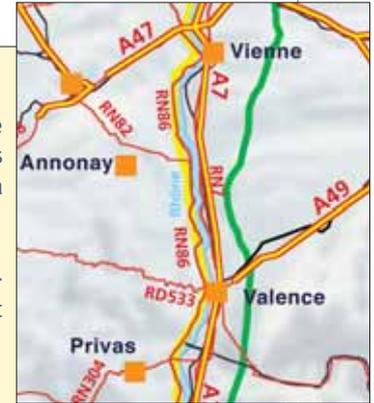
- se positionner sur les technologies de pointe pour dynamiser l'emploi, à partir des potentiels offerts par la présence de ses différentes zones d'activité et en particulier de l'école des mines d'Alès ;
- conserver à l'agriculture une place significative de l'économie locale ;
- mieux structurer l'activité touristique dont le succès tient à la qualité des paysages, dont la préservation est un enjeu essentiel ; sans oublier un tourisme professionnel qui articule littoral, milieu urbain et intérieur du pays.

Photo fond : DR

Pour la moyenne vallée du Rhône :

- favoriser l'équilibre démographique en préservant la fluidité des infrastructures de transport entre villes et campagnes, au regard des risques d'accroissement des inégalités entre les zones rurales de montagne et les zones plus urbaines, liés à la démographie ;
- développer les transversalités en matière d'activités et de services ;
- prendre en compte les besoins de plus en plus importants en matière de déplacements, d'accueil des populations et de liens entre hommes et territoires, en participant au désenclavement de certaines zones isolées ;
- prendre en compte la vulnérabilité de certaines zones urbanisées aux inondations.

Le soutien des territoires en plein développement passe par la fluidité des infrastructures, en particulier au regard du potentiel très important de développement de l'activité logistique.



Pour le Grand Avignon :

- réorganiser la croissance urbaine conjuguée au développement des transports en commun ;
- organiser le développement économique autour de l'activité logistique, très liée à l'agriculture et à l'agro-alimentaire et dépendante de la qualité des transports et de ses infrastructures. L'agriculture doit être préservée et encouragée par le développement de filières. L'activité touristique et culturelle doit être dynamisée par une offre touristique s'appuyant sur une synergie des communes de l'aire urbaine et l'accessibilité des transports ;
- préserver la qualité de la ressource en eau et la protection de la diversité de milieux d'un grand intérêt écologique.

Contrairement à la région PACA, où l'on enregistre une chute du solde migratoire et un vieillissement de sa population, l'aire urbaine d'Avignon connaît une croissance très vive de sa population, avec une urbanisation majoritairement hors de la commune centre.



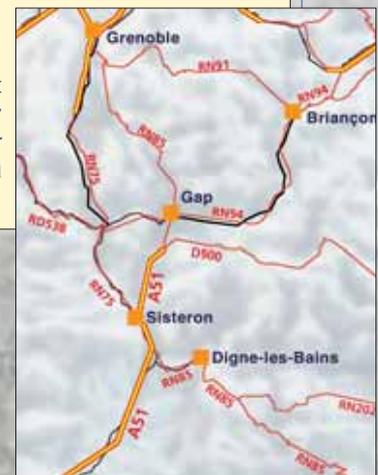
Pour les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon :

- mieux insérer les territoires dans les grands axes européens et méditerranéens ;
- valoriser l'économie maritime et les fonctions métropolitaines supérieures ;
- maîtriser l'urbanisation et privilégier le renouvellement urbain ;
- construire un système ambitieux de transports collectifs à l'échelle des agglomérations ;
- maintenir la grande diversité de peuplements végétaux et la grande richesse des milieux naturels terrestres et marins.



Pour les Préalpes du sud :

- désenclaver le territoire et renforcer son attractivité ;
- préserver, dans le même temps, le capital naturel, garant du développement économique (tourisme, agriculture) notamment à travers la convention alpine du 7 novembre 1991 qui vise une coopération entre les pays de l'arc alpin afin d'assurer une politique globale de préservation et de protection des Alpes dans le respect du principe de prévention et d'application du principe du pollueur-payeur.



Voir aussi le référentiel - point R 1.1

1.1.4 Les enjeux du territoire des trois régions : développement économique et préservation de l'environnement (suite)

Sur le plan économique, le territoire des trois régions est, avec la Catalogne, l'Italie du Nord (Ligurie, Lombardie, Piémont), un des trois grands espaces économiques qui ouvrent des perspectives pour un développement de dimension européenne, en prise sur la Méditerranée et au-delà : le territoire étudié est situé sur un axe Est-Ouest de transport de fret maritime qui va de l'Asie à la Côte Est des Etats-Unis, via le canal de Suez et le détroit de Gibraltar, position clé pour assurer son développement.

Mais son développement ne se limite pas à cette perspective. Si la situation peu favorable de l'économie du Maghreb ou du Proche-Orient pèse aujourd'hui sur le territoire étudié, les économies émergentes de ces pays auront sans aucun doute un impact majeur sur les équilibres Européens, tant en terme d'évolution des migrations que de concurrence sur certains produits (biens d'équipement, fruits et légumes, etc.) et militent pour un développement des relations avec ces régions.

Au-delà, il faut également inscrire leur développement dans le contexte de l'ouverture de l'Union européenne et de la suppression des limites à la circulation qui vont libérer d'énormes potentiels économiques.

Sur le plan démographique, si la tendance constatée se poursuivait, le territoire étudié compterait en 2020 1,9 millions d'habitants supplémentaires. Par ailleurs, les projections démographiques donnent à penser que les zones déjà fortement urbanisées connaîtront une pression forte allant jusqu'à leur encombrement, contrastant avec des arrière-pays qui conserveront une densité faible.

La faible densité globale de population et les disparités de peuplement se traduisent par une grande richesse en espaces disponibles, limités cependant par le relief. Elles constituent, à ce titre, un facteur potentiel de développement mais incitent aussi à une gestion raisonnée du territoire et à une bonne maîtrise de son occupation future.

Le territoire étudié ne doit pas se développer au détriment de l'environnement ; une grande attention devra être portée à la préservation des grands enjeux de territoires, notamment celle des milieux et des espaces, des sites sensibles, des zones d'expansion des crues, etc.

Ce développement passera donc par celui d'un système de communications multimodal performant, un réseau de villes complémentaires, mais aussi par une très grande attention à la qualité de l'environnement, des paysages, de l'urbanisme et du cadre de vie. C'est notamment dans cet esprit que les régions concernées devront faire l'objet d'actions visant en priorité à mieux utiliser les équipements et structures existants avant d'envisager de nouveaux investissements.

Cet objectif de préservation et de mise en valeur du capital dont dispose le territoire ne sera possible que par une politique de recherche de la qualité maximum à tous les niveaux (aménagement, implantations d'entreprises, transport) et par une véritable coopération interrégionale autour d'objectifs et d'un programme communs.

C'est au carrefour de ces différentes exigences, à la fois économiques, environnementales démographiques et sociologiques, que doit s'inscrire l'organisation des transports et des déplacements dans le territoire étudié. Cette dernière devra concilier :

- les exigences posées par la position stratégique du territoire en matière de trafic de transit et d'échange ;
- la nécessité d'améliorer les liaisons de ville à ville et les dessertes internes,

afin de proposer un système de transports et de déplacements durable pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Comparaison des densités démographiques des trois régions avec celles de leurs voisines européennes (nombre d'habitants au km²)

