

Partie 2

LES TRANSPORTS EN 2020

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE
DE TRANSPORT À L'HORIZON 2020

LES INFRASTRUCTURES À L'HORIZON 2020

LE TRAFIC, LES NIVEAUX DE SERVICE ET LES IMPACTS
À L'HORIZON 2020 : LA SITUATION DE RÉFÉRENCE



2. LES TRANSPORTS EN 2020

A la lumière des décisions gouvernementales prises en matière de transport et d'aménagement du territoire, et de l'évolution de la demande de transports et de déplacements à l'horizon 2020, cette deuxième partie a pour but d'évaluer dans quelle mesure les actions décidées aujourd'hui permettront d'accueillir les différents trafics prévisibles à l'horizon 2020.

Le document présentera donc successivement :

- la politique des transports aujourd'hui retenue ;
- la croissance de la demande de transport attendue d'ici 2020, dont les caractéristiques devraient être différentes de celles constatées ces vingt dernières années ;
- les infrastructures décidées à ce jour et dont la réalisation est prévue à l'horizon 2020 ;
- le trafic attendu en 2020 sur les différents réseaux, les niveaux de service et les impacts qui en découlent. Ces éléments constitueront la situation de référence.

2.1 La politique des transports

L'intégration européenne et, au-delà, la mondialisation de l'économie, entraînent une croissance des échanges qui se traduit logiquement par une augmentation de la demande de déplacement des personnes et de transport de marchandises.

Les politiques des transports définissent des objectifs supranationaux, nationaux et locaux, afin de :

- prendre en compte toutes les échelles auxquelles se posent les enjeux de la mobilité ;
- trouver les réponses les plus adaptées pour l'organisation des déplacements des personnes et des biens dans le souci du développement durable et du respect des engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique⁽²¹⁾.

La politique nationale des transports connaît, depuis 2002, une évolution sensible en privilégiant le développement des modes de transports alternatifs à la route. Cette orientation, inscrite dans le Livre Blanc de la Commission européenne de septembre 2001 sur la politique des transports et dans les schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises d'avril 2002, se retrouve dans les décisions prises par le gouvernement lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 puisque 75 % des investissements d'infrastructures de transport envisagés d'ici 2012 concernent le développement du mode ferroviaire.

2.1.1. Une première inflexion : la politique européenne des transports

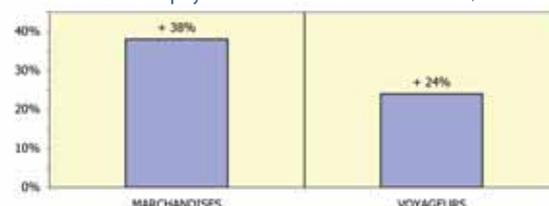
Les objectifs de la politique européenne ont été définis dans le Livre Blanc de la Commission européenne, intitulé « La politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ». Ce Livre Blanc, paru en 2001, s'appuie sur un double constat :

- 10 % du réseau routier européen est quotidiennement touché par la congestion et 5 % des voies ferrées constituent des goulets d'étranglement. Le coût annuel de cette congestion est évalué à 0,5 % du PIB de l'Union européenne et pourrait atteindre 1 % en 2010 (soit 80 Md€) ;
- la croissance économique des pays membres devrait se traduire par une forte augmentation des besoins de déplacements et des échanges (+ 38 % pour les marchandises et + 24 % pour les voyageurs d'ici 2010), renforcée par l'élargissement de l'Union européenne à 10 nouveaux pays d'Europe Centrale et Orientale.

Au regard de ces perspectives, le Livre Blanc propose de rationaliser les déplacements au sein de l'Union européenne en combinant les avantages des différents modes de transport. Il définit, au travers d'une soixantaine de mesures, les orientations suivantes :

- **revitaliser le rail** et particulièrement pour le transport de fret ;
- **améliorer la qualité du transport routier de marchandises** en encadrant les rapports entre chargeurs et transporteurs et en harmonisant les réglementations économiques et sociales des différents pays de l'Union européenne ;
- **promouvoir le transport maritime** à courte distance et le transport fluvial ;
- **viabiliser** économiquement et techniquement l'intermodalité ;
- **réaliser le réseau transeuropéen** de transports ;
- **améliorer l'efficacité de la tarification** (fiscalité des carburants et droits de péages) de façon à prendre en compte les coûts externes.

Augmentation des transports et des déplacements dans les pays membres de l'UE d'ici 2010



²¹ Le protocole de Kyoto, établi en 1997, retient un objectif de diminution globale des émissions de gaz à effet de serre dans les pays développés de 5,2 % par rapport à 1990, entre 2008 et 2012, l'effort à fournir étant différencié selon les pays. Pour la France, l'objectif retenu consiste à ne pas augmenter les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2010.

2.1.2 Une première réponse nationale : les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises

Institués par la LOADDT⁽²²⁾ de 1999 et publiés en avril 2002, ils cherchent à répondre aux besoins de transports et de déplacements à un horizon de vingt ans dans une logique de développement durable. Ils fixent des objectifs de valorisation des infrastructures existantes et de rééquilibrage modal :

- en faveur des modes alternatifs à la route pour les transports interurbains ;
- en faveur des transports collectifs en milieu urbain et périurbain.

Voyageurs débarquant d'un ferry. Photo Collection PAM



2.1.3 Une réponse actualisée : le débat parlementaire et le CIADT du 18 décembre 2003

2.1.3.1 Les rapports préparatoires au débat parlementaire

La déclinaison des schémas de services s'est heurtée notamment à deux difficultés principales :

- l'objectif de doublement du fret ferroviaire à l'horizon 2010 s'avère irréaliste ;
- un nombre important de projets de liaisons ferroviaires, routières ou fluviales avaient été engagés, étudiés ou annoncés sans que les financements nécessaires n'aient été garantis.

Compte tenu de l'importance des sommes en jeu et de l'impératif d'achever les projets en cours de réalisation (comme la LGV Est par exemple) qui mobilisent déjà des financements importants, le gouvernement a souhaité pouvoir disposer d'une appréciation précise de la situation des équipements et des divers projets envisagés. Un certain nombre d'études et de rapports ont ainsi été réalisés pour éclairer les décisions à prendre :

- le rapport des sénateurs Hubert HAENEL et François GERBAUD sur le fret ferroviaire français (février 2003) a souligné le déclin du fret ferroviaire français (46 % de parts de marché en 1974, 20 % en 2002). Il a de plus fait le constat qu'il n'était plus de mise aujourd'hui d'évoquer le doublement du trafic, mis en avant par les schémas de services. Les mesures aussi bien techniques qu'organisationnelles qu'ils proposent conduisent à un objectif de trafic dans les cinq à sept ans à venir de 55 à 60 MdtKm, contre 50 milliards en 2002.
- l'audit du Conseil général des ponts et chaussées et de l'Inspection générale des finances (mars 2003) dont l'objet était :
 - **de préciser le coût et l'état d'avancement** des grands projets d'infrastructures de transports terrestres ;
 - **d'apprécier leur rentabilité** et leur intérêt socio-économique ;
 - **d'évaluer les enjeux** qu'ils peuvent représenter pour la politique européenne des transports, la sécurité routière, l'environnement, l'aménagement et le développement durable du territoire ;
 - **de mesurer les besoins de financement** des projets d'ici 2020.

Cet audit a notamment mis en lumière une impasse cumulée (c'est-à-dire une insuffisance de financement), pour l'ensemble des projets dans tous les modes, comprise entre 11 et 15 Md par rapport aux ressources existantes, et a souligné la nécessité de mettre en place de nouvelles ressources de financement pour les transports.

- le document prospectif de la DATAR « La France en Europe : quelle ambition pour la politique des transports ? » (avril 2003) destiné à éclairer le débat en mettant en perspective quatre enjeux stratégiques en matière de politique de transport et d'aménagement du territoire :
 - **renforcer l'efficacité** du système logistique ;
 - **développer la performance** des portes intercontinentales de la France ;
 - **développer l'accessibilité** des régions métropoles ;
 - **améliorer la desserte des régions enclavées** ou périphériques.

Il souligne la nécessité de dégager les ressources financières nécessaires à la réalisation de cette politique. Il constate notamment que la France apparaît comme un pays qui est bien équipé en infrastructures de transport, et qui a rattrapé les retards qu'il connaissait il y a quelques décennies, mais que ces bons résultats ne doivent pas conduire à un relâchement de l'effort, d'autant que la croissance des trafics devrait se poursuivre, en particulier avec l'ouverture de l'Europe vers l'est.

Par ailleurs, la DATAR souligne l'importance de la congestion que l'on peut observer sur certains axes routiers et en particulier dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

- le rapport du sénateur Henri de RICHEMONT sur le cabotage et le pavillon maritime français (avril 2003) qui a conclu aux propositions suivantes :
 - **faciliter l'immatriculation** des navires de commerce sous pavillon national ;
 - **créer un registre international français (RIF)** aussi compétitif que les autres registres internationaux de l'Union européenne ;
 - **prendre des mesures** pour l'ensemble du pavillon national ;

22 Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire

- revoir les conditions d'attribution du GIE (groupement d'intérêt économique) fiscal ;
- créer des lignes d'intérêt général en matière de cabotage maritime ;
- faciliter le transit portuaire ;
- inciter au recours au cabotage ;
- associer ces propositions aux réflexions sur les autoroutes de la mer.

2.1.3.2 Le débat parlementaire

Celui-ci s'est déroulé respectivement le 20 mai 2003 à l'Assemblée Nationale et le 3 juin 2003 au Sénat. Les parlementaires se sont prononcés sur la nécessité de définir une politique des transports intermodale et ambitieuse, adaptée à la fois aux enjeux européens et à ceux du développement durable. Ils ont également souhaité que cette politique conduise à un réel rééquilibrage des modes de transport de voyageurs et de marchandises.



Copyright : Assemblée nationale 2004

2.1.3.3 Une nouvelle ambition pour la politique des transports : le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003

Tenant compte des différents rapports qui lui ont été remis et du débat parlementaire, le gouvernement a pris un certain nombre de décisions lors du Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire du 18 décembre 2003 :

- la politique des transports doit désormais s'intégrer dans une politique plus générale tendant à favoriser :
 - le développement économique ;
 - l'attractivité des territoires dans une Europe élargie ;
 - la prise en compte des enjeux environnementaux, globaux et locaux.
- un développement durable des transports doit respecter les priorités suivantes :
 - l'amélioration de la qualité du service rendu à l'usager, notamment par un meilleur entretien des infrastructures et une meilleure utilisation des réseaux existants ;
 - un rééquilibrage nécessaire des différents modes de transport afin d'éviter une prédominance excessive du transport routier par rapport aux autres modes ;
 - l'impératif de la sécurité routière ;
 - la lutte contre le bruit, particulièrement en matière de transport aérien ;
 - la lutte contre le changement climatique et la déclinaison du protocole de Kyoto, ce qui suppose, dans le domaine des transports, d'agir à la fois sur la technologie, la gestion des réseaux et le développement de l'intermodalité .
- selon les modes, les objectifs suivants doivent être recherchés :
 - **Dans le domaine routier :** assurer la fluidité des grands axes de transit Nord-Sud, achever la réalisation de grandes liaisons autoroutières Est-Ouest, améliorer la circulation de transit au niveau des agglomérations constituant d'importants pôles routiers et améliorer la desserte des territoires encore enclavés ;
 - **Dans le domaine ferroviaire :** ancrer la France dans l'Europe, poursuivre le développement du réseau à grande vitesse, améliorer la desserte des grandes villes qui resteraient à l'écart du réseau grande vitesse, permettre le développement du fret sur les axes d'échanges majeurs ;

- **Dans le domaine fluvial :** moderniser le réseau (principalement à grand gabarit) et développer l'infrastructure fluviale ;

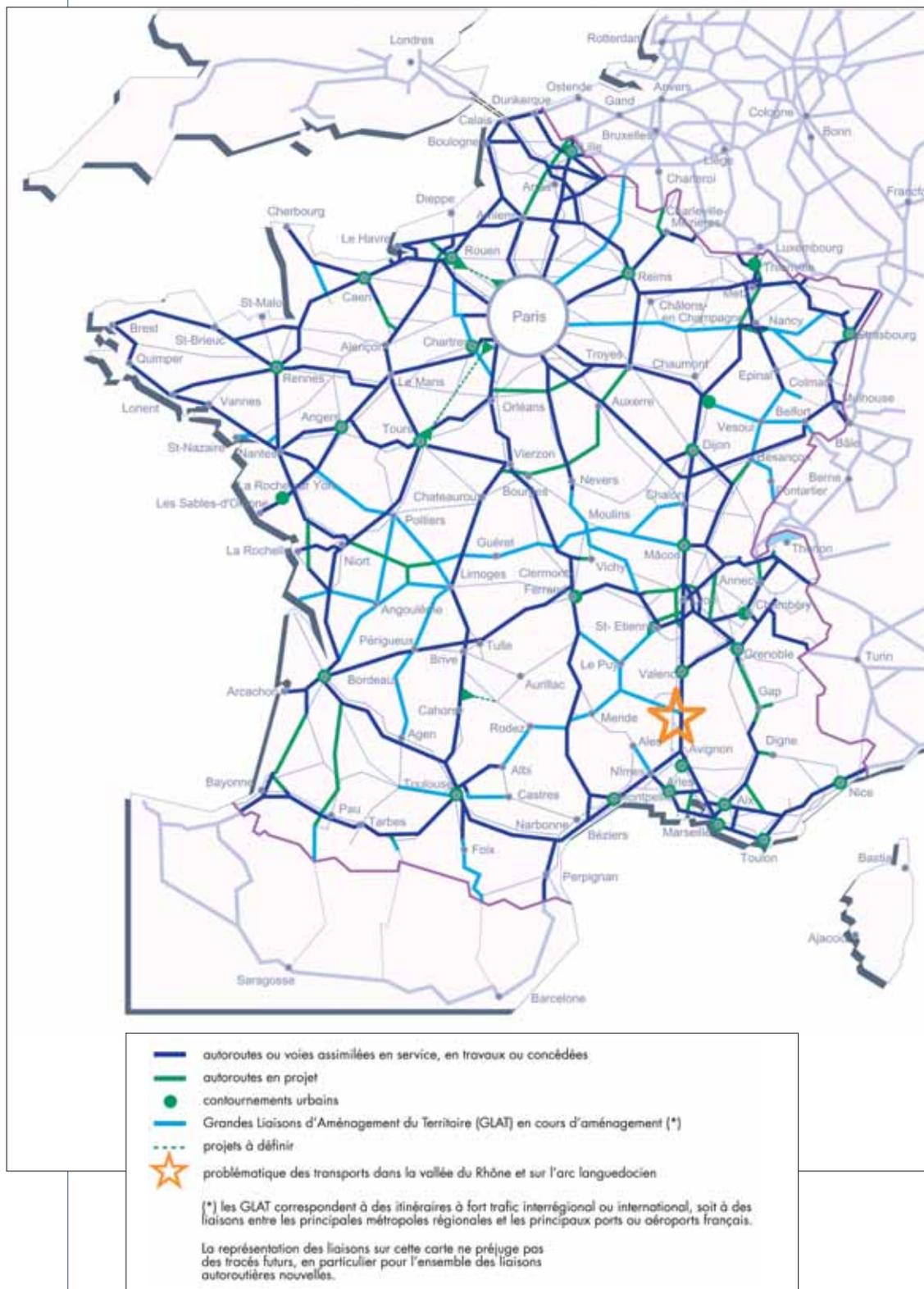
- **Dans le domaine maritime :** aménager des plates-formes portuaires pour le commerce mondial, développer des « autoroutes de la mer » offrant des dessertes régulières alternatives au transport routier de marchandises, améliorer la desserte terrestre des ports ;

- **Dans le domaine aérien :** améliorer la desserte des aéroports, préserver les conditions d'un développement durable des plates-formes régionales, favoriser la complémentarité des grandes plates-formes avec le réseau ferroviaire à grande vitesse, organiser le développement d'un réseau d'aéroports dans le bassin parisien.

- la relance de la planification à long terme : L'ensemble des acteurs économiques et des citoyens a besoin d'une meilleure visibilité des infrastructures de transports qui sont envisagées pour les 20 à 25 prochaines années. Le choix d'un tel horizon se justifie par la durée de la procédure d'élaboration et de réalisation d'une grande infrastructure de transport, qui se situe autour d'une quinzaine d'années environ.

Cette politique se traduit par un programme de 50 projets à l'horizon 2025, dont 35 dans le domaine des transports, pour un investissement d'ici 2012 de 22,5 Md€ (75% pour le ferroviaire). Le financement de ce programme sera mis en œuvre par un établissement financier, dont les ressources proviendront notamment des dividendes des sociétés d'autoroute dont l'Etat est actionnaire.

Les infrastructures routières décidées par le CIADT du 18 décembre 2003 (horizon 2025)



LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, PRIORITÉ NATIONALE

En un an, de 2002 à 2003, une baisse très significative du nombre de morts a été constatée (1 500 vies épargnées). Cette baisse continue démontre l'existence d'une marge de manœuvre en matière de sécurité routière qui se traduit par une véritable prise de conscience des automobilistes. En réaction au terrible bilan humain sur la route, ils modifient progressivement leur comportement au volant.

Le message très ferme du Président de la République de juillet 2002 et l'engagement des ministres ont fortement influé sur le changement des comportements, d'autant qu'ils se sont ensuite traduits par des mesures concrètes :

- une loi d'amnistie plus restrictive que celles votées dans le passé et, dès la fin de l'année 2002, un renforcement des contrôles routiers ;
- le refus des indulgences de toute nature et le renforcement de dispositifs préventifs, en particulier dans les domaines de la formation et autour du permis de conduire.

En outre, le vote de la loi renforçant la lutte contre la violence routière a mis en exergue « le respect de la règle » dans les domaines de la vitesse, de l'alcool et de la ceinture de sécurité. Elle a par ailleurs modifié les conditions d'obtention du permis de conduire et, concernant les infrastructures, a renforcé les moyens de lutte contre les obstacles latéraux.

Ces messages ont été bien reçus par la population et par les usagers de la route qui ont finalement réduit leur vitesse.

Cette politique sera poursuivie et, bien entendu, renforcée grâce notamment à la mise en place des appareils de contrôle-sanction automatique.



Photo : photothèque ASF

LA STRATÉGIE NATIONALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Face au défi du changement climatique et de l'épuisement des ressources naturelles de la planète, le gouvernement s'est doté d'un cadre d'intervention pour les années à venir permettant d'orienter ses actions, dans l'ensemble de ses politiques, en faveur du développement durable.

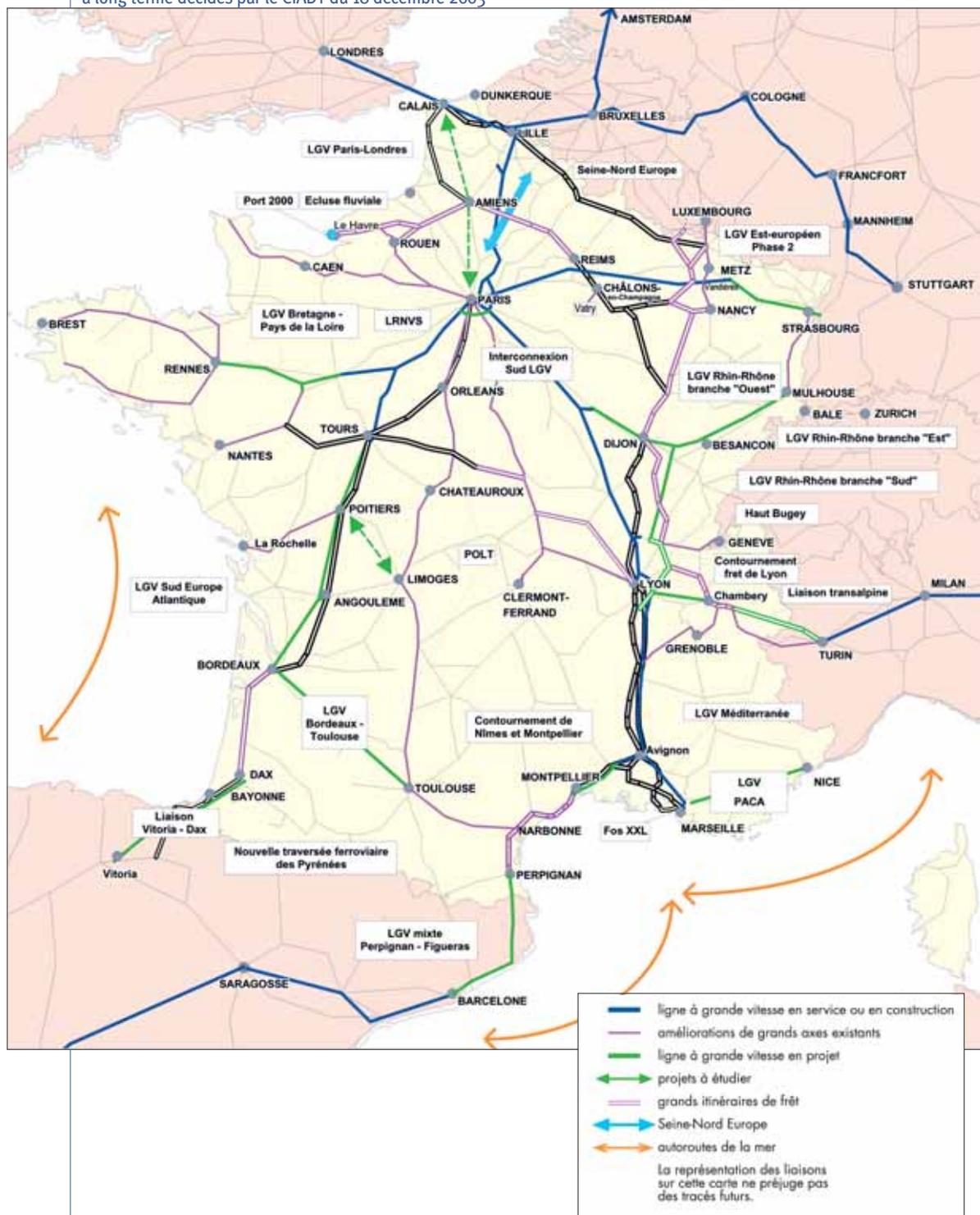
On entend par développement durable un développement qui s'efforce de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs. Ainsi, un système de transports durable respecte-t-il les conditions suivantes :

- il permet aux particuliers, aux entreprises et aux collectivités de satisfaire en sécurité leurs besoins fondamentaux d'accès au développement, d'une manière compatible avec la santé des personnes et des écosystèmes, et promeut l'équité intra et intergénérationnelle ;
- son coût est abordable, il fonctionne avec équité et efficacité, offre un choix de modes de transport et crée les conditions d'une économie compétitive ainsi qu'un développement régional équilibré ;
- il maintient les émissions et les déchets dans les limites d'absorption de la planète, utilise des ressources renouvelables à leur taux de renouvellement ou en dessous, et des ressources non renouvelables au taux de développement de substituts renouvelables ou en dessous, tout en limitant au maximum d'une part les incidences sur l'occupation des sols et d'autre part les nuisances sonores.

Le secteur des transports constitue un axe majeur de la stratégie nationale de développement durable, dont le programme d'actions se décline selon 5 axes :

- **l'orientation des comportements générateurs de transports** : meilleure prise en compte de l'environnement dans la chaîne logistique et réflexion sur l'organisation des livraisons urbaines pour le fret, réflexion globale sur l'économie touristique pour les voyageurs ;
- **le développement de l'intermodalité** : amélioration de la qualité de service et aide aux opérateurs pour favoriser le transport combiné, développement des transports collectifs urbains ;
- **l'aménagement des infrastructures** : amélioration de la prise en compte des impacts environnementaux dans l'élaboration des projets et la conduite du débat public ;
- **la tarification et la gestion des infrastructures** : prix du transport plus justes et équitables (péages, prix des carburants), renforcement des dispositions réglementaires sur les vitesses et le contrôle technique, amélioration globale de la voirie ;
- **le progrès technologique** : réduction des émissions des moteurs thermiques et développement des énergies alternatives.

Les infrastructures et équipements ferroviaires, portuaires, fluviaux et maritimes à long terme décidés par le CIADT du 18 décembre 2003



2.1.4 Le plan climat et le plan national santé environnement

2.1.4.1 Le plan climat

Le plan climat rendu public le 22 juillet 2004 par le ministre de l'écologie et du développement durable doit permettre de respecter les objectifs de Kyoto définis pour la France à l'horizon 2010. En 1997, à Kyoto, les pays industrialisés se sont engagés à réduire leurs émissions globales de gaz à effet de serre d'au moins 5 % entre 2008 et 2012 par rapport à celles de 1990. A l'intérieur de la « bulle européenne » taxée d'une réduction de 8 %, la France doit stabiliser à l'horizon 2008-12, ses émissions à leur valeur de 1990.

Le plan climat regroupe des actions dans tous les secteurs de l'économie et de la vie quotidienne des Français afin de stabiliser les émissions en 2010 à 564 millions de tonnes d'équivalent dioxyde de carbone - MteCO², c'est à dire une économie minimale de 54 MteCO² par an à l'horizon 2010. Mais, afin de s'inscrire dans une vision à plus long terme, c'est à dire la division par 4 des émissions d'ici 2050, le plan climat devrait permettre à la France de dépasser ses objectifs pour 2010, en affichant une réduction totale de 73 MteCO² par an.

Les transports constituent la première source avec le quart des émissions françaises de gaz à effet de serre et le tiers des émissions de CO². Entre outre, la croissance des émissions des transports de 23 % entre 1990 et 2002 montre une évolution préoccupante.

Les mesures du plan climat permettront de modérer cette tendance à la hausse, sans toutefois pouvoir l'inverser avant 2010.

Les principales mesures portent à la fois sur l'amélioration technologique des moteurs et des carburants, sur l'évolution du comportement des conducteurs (conduite souple et respect des limitations de vitesse) et sur l'amélioration de notre système de transport.

Plusieurs actions doivent permettre de marquer les esprits, de continuer d'infléchir le comportement des conducteurs et des consommateurs et d'encourager les transports les plus propres :

- une utilisation renforcée des biocarburants sera mise en place progressivement pour respecter l'objectif européen (5,75 % d'incorporation dans les carburants d'ici 2010, 2 % en 2005),
- l'étiquette énergie (de type A à G en fonction du ratio gCO²/km) sera rendue obligatoire lors de la vente d'un véhicule ;
- une concertation nationale et européenne est en cours afin d'étudier la mise en place d'un système de bonus-malus fondé sur l'étiquette énergie à l'achat des véhicules particuliers neufs, récompensant les acheteurs de véhicules peu émetteurs de CO², et dissuadant l'achat d'automobiles très émettrices.
- l'amélioration de la motorisation des véhicules sera poursuivie en partenariat avec les constructeurs, au niveau européen ;
- les coûts environnementaux du transport aérien seront mieux pris en compte à travers la modulation des redevances aériennes ;
- enfin, les mesures engagées lors du CIADT de décembre 2003, qui prévoient l'affectation des dividendes des sociétés d'autoroutes au financement d'infrastructures majoritairement sobres (comme le TGV Lyon-Turin, les autoroutes de la mer...) constituent une véritable rupture.

En termes quantitatifs, l'objectif à atteindre en 2010 est de 158 MteCO² par rapport à un chiffre tendanciel de 175 MteCO². Le plan climat sera accompagné d'une importante campagne d'information, commencée en mai 2004, qui se poursuivra de manière continue sur les années à venir afin de marquer les esprits, de créer une rupture de comportement et d'impliquer le public et les professionnels.

2.1.4.2 Le plan national santé environnement (PNSE)

Le plan national santé environnement (PNSE), présenté le 21 juin 2004 par le ministre de l'écologie et du développement durable, a pour objectif de rendre l'environnement plus respectueux de la santé de la population en limitant les polluants et risques qu'il véhicule.

Il s'appuie sur le rapport d'une commission d'orientation composée d'experts, remis au Premier ministre le 12 février 2004, qui établit un diagnostic de l'exposition des français aux pollutions environnementales dans leur vie quotidienne et recommande des priorités d'actions. Il a pris en compte les observations des instances consultatives spécialisées. Ce premier plan définit des actions structurantes du gouvernement pour les cinq années à venir. D'autres plans quinquennaux devraient suivre, avec un bilan à mi-parcours pour mesurer les progrès accomplis et décider les améliorations à apporter.

Le PNSE répond à trois objectifs majeurs :

- garantir un air et boire une eau de bonne qualité ;
- prévenir les pathologies d'origine environnementale et notamment les cancers ;
- mieux informer les populations sensibles (enfants et femmes enceintes).

Il se décline en 45 actions dont trois concernent les transports : il s'agit d'actions sur le long terme qui engagent l'Etat pour tout ce qui concerne les déplacements entre agglomérations et les collectivités locales pour les déplacements en agglomération :

- réduire les émissions de particules diesel par les sources mobiles : amélioration de la qualité des véhicules, en particulier des poids lourds, modulation de la taxe à l'essieu, favoriser l'achat de véhicules faiblement émetteurs de particules tout en luttant contre le réchauffement climatique (bonus/malus) ;
- promouvoir les modes de déplacement alternatifs, notamment à travers les plans de déplacement urbains et les plans de protection de l'atmosphère afin de réduire le nombre de kilomètres parcourus et notamment dans les déplacements urbains (politique vélo, marche à pied et mobilité scolaire, co-voiturage, sécurisation des itinéraires, etc.) ;
- mieux prendre en compte l'impact sur la santé dans les projets de création d'infrastructures de transport. Un groupe interministériel a été mis en place en 2003 afin d'établir une méthodologie qui vise à intégrer les effets sanitaires sur l'air dans l'évaluation de projets d'infrastructure (appréciation des différentes variantes).

La forte prise en compte de l'intermodalité dans la démarche proposée s'inscrit dans le cadre des orientations de ces plans.

2.1.5 La politique nationale des transports appliquée au territoire étudié

La politique nationale se traduit aujourd'hui, pour le territoire étudié, par deux éléments principaux :

- Les Contrats de Plan Etat-Région, qui prévoient, pour ceux actuellement en cours, un certain nombre de mesures à l'horizon 2006 ;
- Une déclinaison des décisions nationales du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

Les principales mesures prévues dans les CPER des trois régions concernées sont les suivantes :

En Languedoc-Roussillon :

- mode routier : les actions programmées 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 (RN 106, A750, RN300, RN116, etc.) pour le développement économique et pour la sécurité ;
- mode ferroviaire : les mesures prévues sont 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.

En Rhône-Alpes :

- mode ferroviaire : il est en nette augmentation (de 45 à 300 M€). Les mesures concernent des augmentations de capacité du réseau sur le nœud lyonnais et le sillon alpin (électrification, complétée par le raccordement de ligne TGV 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 ;
- mode routier : il comporte, au titre de l'aménagement des axes à fort trafic, des opérations d'adaptation de la RN7 dans la Drôme : opérations d'amélioration de la capacité (déviation de Saint-Rambert et de Livron-Loriol) et de la sécurité (aménagement de carrefours).

Les autres opérations inscrites, 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 ;

- mode fluvial : avec un objectif de développement du trafic fret sur le bassin et de modernisation du système portuaire, il comporte principalement : la création d'un 2^{ème} 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 PACA :

- mode ferroviaire : le développement des transports ferroviaires dans la région est doté de 444 M€ dont 115 M€ pour l'Etat. Les principales opérations concernent le trafic voyageurs ;
- mode routier : près de 900 M€, dont 290 M€ pour l'Etat, sont prévus pour les projets routiers urbains et interurbains sur les nationales 100, 85, 570, 94, 98 et 7 pour des aménagements de sécurité et de capacité. Un programme important de sécurisation des itinéraires alpins est en cours également ;
- transport combiné : 29 M€ sont consacrés au transport combiné.



RN 109 - Déviation de Saint-Paul et Valmalle Bel-Air. Photo : Direction des routes - Eric Bénard

LES DÉCISIONS DU CIADT DU 18 DÉCEMBRE 2003 APPLIQUÉES À LA VALLÉE DU RHÔNE ET À L'ARC LANGUEDOCIEN

Le CIADT du 18 décembre 2003 a pris un certain nombre de décisions relatives à l'aménagement du territoire et à la politique des transports dans les trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, et Languedoc-Roussillon. Ces décisions se déclinent en 6 points :

- conforter Marseille dans sa dimension euro-méditerranéenne :
 - en approuvant le projet de directive territoriale d'aménagement des Bouches-du-Rhône ;
 - en approuvant le lancement d'une troisième phase de l'opération Euro-Méditerranée ;
 - en soutenant l'avancement d'un certain nombre de projets (Cité de la Méditerranée, Institut international du management, Musée des civilisations d'Europe et de la Méditerranée, création d'un centre de la mer à Marseille, implantation partielle d'Ubifrance à Marseille, regroupement de plusieurs écoles d'ingénieurs, etc.) ;
 - et en apportant un supplément de 16,7 M€ au projet FOS 2XL.
- soutenir les grands pôles de compétitivité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur :
 - en approuvant notamment le projet de création d'un centre intégré micro-électronique sur les zones d'Aix-Marseille et Nice-Sophia-Antipolis, et en confirmant la participation de l'Etat à son financement ;
- organiser la métropole Lyon, Saint-Etienne, Grenoble :
 - en approuvant le projet de directive d'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
 - en soutenant la candidature des collectivités locales rhônalpines à l'installation du centre international de formation des vétérinaires officiels sur le site de Marcy-l'Etoile (Lyon) ;
 - en décidant la mise en place d'une mission d'expertise nationale sur le programme de renouvellement urbain de Saint-Etienne ;
 - en engageant le dialogue avec les collectivités concernées sur le devenir de la ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau ;
 - en facilitant les déplacements dans l'aire métropolitaine lyonnaise, au carrefour de plusieurs voies de communication : poursuite des études sur le contournement autoroutier de l'ouest lyonnais, sur le projet d'un tracé autoroutier neuf (autoroute A45) entre Lyon et Saint-Etienne, décision de confier la réalisation de la section Les Echets-La Boisse de l'autoroute A432 à la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, lancement de la concertation sur les fuseaux de passage de la section Nord du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, etc.
- construire l'espace d'échanges méditerranéen :
 - en favorisant la réalisation d'une ligne ferroviaire à grande vitesse le long de l'arc méditerranéen, de la Catalogne vers l'Italie (signature rapide du traité de concession ferroviaire Perpignan-Figueras afin de permettre un engagement des travaux dans les meilleurs délais, finalisation du plan de financement du contournement ferroviaire mixte de Nîmes et de Montpellier, réalisation d'un débat public en 2005 sur la ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur vers Toulon, Nice et l'Italie, etc.) ;
 - en arrêtant le principe du développement d'une autoroute de la mer sur la façade méditerranéenne ;
 - en arrêtant le plan de financement du second tube du tunnel de Toulon.
- développer les relations Est-Ouest :
 - en confirmant sa volonté de réaliser le projet Lyon-Turin conformément aux accords internationaux ;
 - en confirmant son intérêt pour une réalisation rapide de la Route Centre Europe Atlantique et en prévoyant des crédits supplémentaires à cette fin, ainsi qu'en demandant la poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN88 entre Saint-Etienne et Toulouse ;
 - en demandant que soient poursuivies les négociations avec ASF en vue de lui concéder la réalisation de la section Balbigny-La-Tour-de-Salvagny.
- fluidifier les déplacements de l'axe Saône-Rhône :
 - en soulignant la priorité à accorder à la réalisation du barreau Ambérieu-Bourgoin-Jallieu (autoroute A48) ;
 - en confirmant sa volonté d'achever la liaison autoroutière A51 Grenoble-Sisteron et en décidant la réalisation de l'antenne autoroutière de Digne-les-Bains.

C'est dans cette dernière perspective que le gouvernement, considérant que l'axe rhodanien et son prolongement jusqu'à l'Espagne en Languedoc-Roussillon, constitue un des axes majeurs de transport dans notre pays pour la route, le ferroviaire ou le fluvial et que son bon fonctionnement est une condition nécessaire à l'économie nationale, a décidé d'engager une concertation avec les trois régions concernées (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes) sur la base d'un document présentant la problématique actuelle et future des transports sur ces axes.