

2.4 Le trafic, les niveaux de service et les impacts à horizon 2020 : la situation de référence

Sur la base du scénario de l'évolution de la demande présenté en point 2.2 et des infrastructures prévues pour 2020, cette partie a pour objectif de faire le point sur :

- les trafics des réseaux fluvial, routier et ferroviaire à horizon 2020 ;
- les niveaux de service engendrés par ces trafics ;
- leurs impacts en termes d'environnement et de nuisances.

Ces éléments constituent la situation de référence. Cette dernière ne tient pas compte des mesures non décidées qui pourraient être prises pour consolider et améliorer le rééquilibrage modal, répondre à la demande de transports et de qualité de services, tant des personnes privées que des acteurs économiques, dans une logique de développement durable. Ces mesures sont abordées dans le chapitre 3.

LA SITUATION DE RÉFÉRENCE

La situation de référence repose sur les hypothèses suivantes :

- en matière de réseaux d'infrastructure : ces derniers correspondent aux infrastructures déjà décidées ou envisagées dans les documents d'orientation et de planification, notamment les cartes d'infrastructures à l'horizon 2025, retenues par le CIADT du 18 décembre 2003. Ces réseaux sont présentés en détail au point 2.3.
- en matière d'évolution de la demande de transports à horizon 2020, cette évolution est fondée sur :
 - l'offre de transport décrite ci-avant ;
 - une hypothèse d'évolution du PIB de 1,9 % par an, conforme aux prévisions macro-économiques les plus récentes ;
 - une politique des transports poursuivant les efforts actuels en faveur d'un rééquilibrage modal, notamment en améliorant l'internalisation des coûts externes, sans limiter la mobilité des voyageurs.

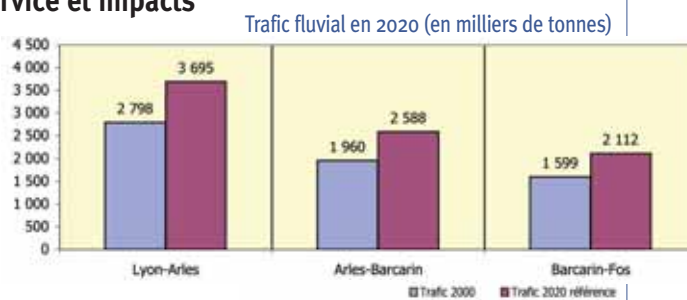
Cette situation de référence conduit, au plan national, au partage modal suivant à l'horizon 2020 :

- pour les voyageurs, on prévoit 408,3 milliards de voyageurs-kilomètres pour la route et 80,3 milliards pour le fer ;
- pour les marchandises, les estimations aboutissent à 353 milliards de tonnes-kilomètres pour la route, 57,8 milliards pour le fer et 7,9 milliards pour le fleuve.

Les chiffres présentés ci-après doivent bien entendu être considérés comme des prévisions qui, compte tenu des aléas inhérents à toute démarche prospective d'une part, et à l'horizon retenu (2020) d'autre part, possèdent une marge d'incertitude. Ils doivent donc être considérés comme des indicateurs de tendance plus que comme des valeurs absolues.

2.4.1 Le fluvial en 2020 : niveaux de service et impacts

En fonction des actions mises en œuvre et définies en début de chapitre, le volume de trafic annuel déplacé sur le bassin Rhône-Saône passerait de 5 Mt actuellement à 7 ou 8 Mt à l'horizon 2020, le trafic sur coupure entre Lyon et Fos augmentant, lui, d'environ 30 % (cf. graphes ci-contre).

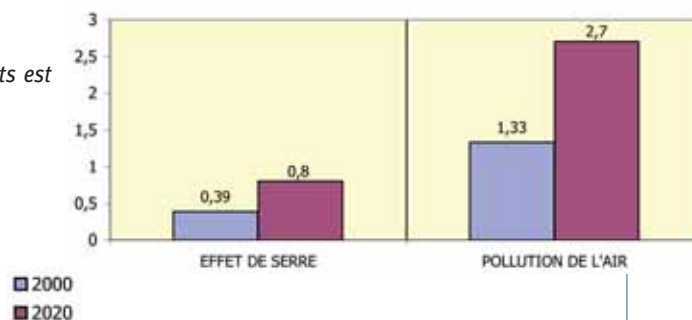


Les impacts du trafic fluvial en 2020

Hormis les impacts de l'infrastructure elle-même, il existe des impacts dus aux circulations fluviales : la pollution locale et l'effet de serre, qui, seuls, font l'objet d'une évaluation quantifiée. Elles représentent 1,09 % du coût des impacts tous modes confondus.

La méthodologie d'évaluation des différents impacts est présentée dans le référentiel - point R 6

Coût de la pollution locale associée au transport fluvial dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (en M€)



2.4.2 Le trafic routier en 2020 : niveaux de service et impacts

Les trafics et niveaux de service routiers sont présentés selon des indicateurs, identiques à ceux proposés en première partie, afin de permettre une comparaison des situations actuelles et de référence. Ces indicateurs sont :

- le trafic sur les routes et les autoroutes parallèles à l'A7 et l'A9, avec le pourcentage de poids lourds ;
- le trafic et les niveaux de service associés sur les différents tronçons de l'A7 et de l'A9, également avec le pourcentage de poids lourds.

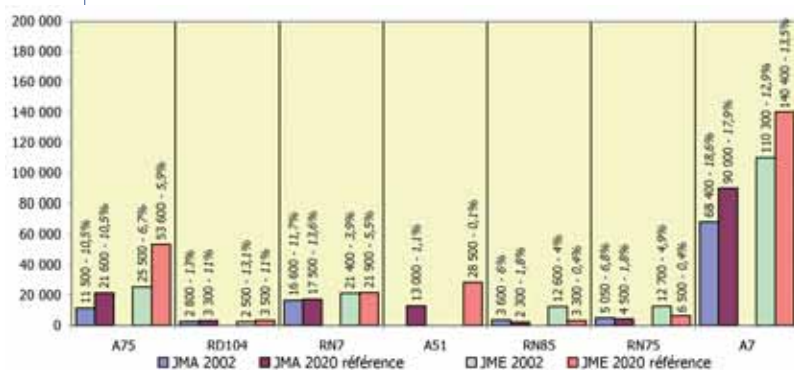
Voir référentiel - point R 4

2.4.2.1 Le trafic sur les routes et les autoroutes parallèles à l'A7 et l'A9

Ces éléments permettent de mesurer l'évolution globale du trafic routier sur la vallée du Rhône (axes « parallèles » à l'A7) et sur l'arc languedocien (axes « parallèles » à l'A9) par rapport à la situation actuelle.

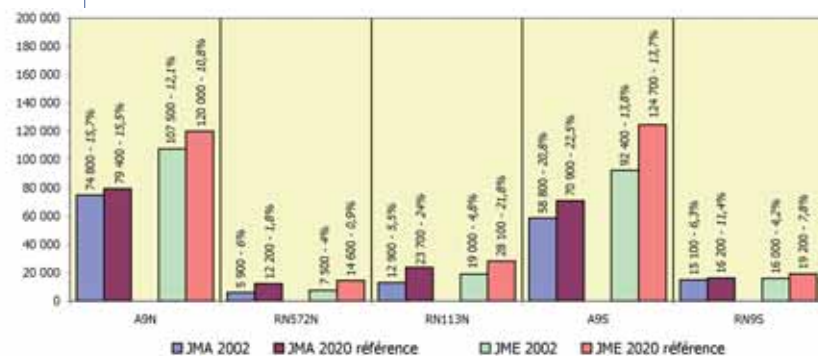
Le trafic dans la vallée du Rhône (coupure)

Nombre total de véhicules (moyennes annuelle et été) et % PL



Le trafic sur l'arc languedocien (coupure)

Nombre total de véhicules (moyennes annuelle et été) et % PL



Le trafic routier augmente sensiblement entre 2002 et 2020, à la fois sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien :

- entre + 5 et + 88 % sur la vallée du Rhône (+ 32 % sur l'A7) en moyenne annuelle, entre + 2 et + 110 % en été (+ 27 % sur l'A7) ;
- entre + 6 et + 107 % sur l'arc languedocien (entre + 6 % et + 21 % sur l'A9) en moyenne annuelle, entre + 12 et + 95 % en été (de + 12 % à + 35 % sur l'A9).

Cette augmentation est également valable pour le trafic poids-lourds, dont le nombre s'accroît entre 2000 et 2020 (croît sur l'ensemble des axes (environ + 30 % sur l'A7 ainsi qu'au Sud de l'A9).



L'impact de l'A51

La non-réalisation de l'autoroute A51 conduirait à majorer le trafic, sur l'autoroute A7, de 2 000 véhicules/jour. Ce chiffre peut paraître faible, au regard du nombre de véhicules qui, selon les études, se détourneraient de la vallée du Rhône pour emprunter la liaison Grenoble-Sisteron, et qui sont nettement plus importants. En effet, en cas de réalisation de l'A51, ces trafics importants qui quitteraient l'A7 ne correspondraient pas à une baisse véritable de trafic : ils seraient remplacés par des trafics en provenance des routes nationales, de l'autoroute A75 ainsi que par des trafics induits (c'est-à-dire nouveaux). En termes de trafic global, ces évolutions ne seraient donc pas significatives.

2.4.2.2 Le trafic autoroutier sur les différents tronçons de l'A7 et de l'A9

Les chiffres présentés ici permettent de qualifier les niveaux de service offerts à l'utilisateur sur l'A7 et l'A9, à horizon 2020 (situation fluide, dégradée, fortement dégradée ou très fortement dégradée).

L'augmentation du trafic est variable mais importante en fonction des sections, entre 2002 et 2020 :

- sur l'A7 : entre 17 et 32 % en trafic moyen annuel et entre 16 et 27 % en été ;
- sur l'A9 : entre 6 et 21 % en trafic moyen annuel et entre 12 et 35 % en été.

Les pourcentages de poids lourds se traduisent également par une évolution du nombre de véhicules entre 2002 et 2020, variable en fonction des sections :

- sur l'A7 : entre - 16 et + 26 % en moyenne annuelle et de - 8 à + 33 % en été ;
- sur l'A9 : entre - 6 et + 32 % en moyenne annuelle et - 2 à + 40 % en été.

L'autoroute A8 connaît, sur la même période, une augmentation globale du trafic de l'ordre de + 45 %.

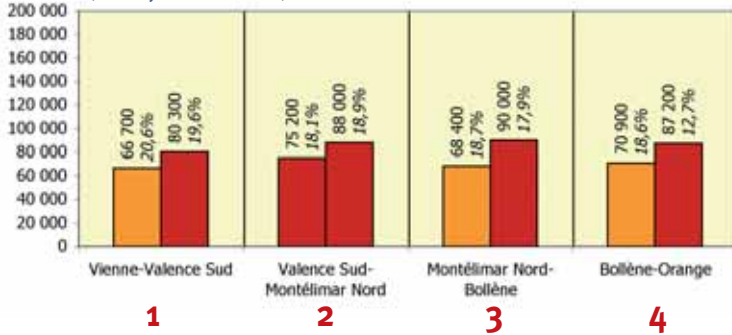
Entre 2002 et 2020, le trafic connaît, dans la situation de référence, une tendance générale à la dégradation.

A l'exception de la section Sète-Narbonne sur l'A9, les usagers de l'A7 et l'A9 connaîtront des conditions de circulation dégradées avec l'apparition, hors été, de saturation les jours ouvrables et la forte augmentation, en été, du nombre de jours ouvrables saturés.

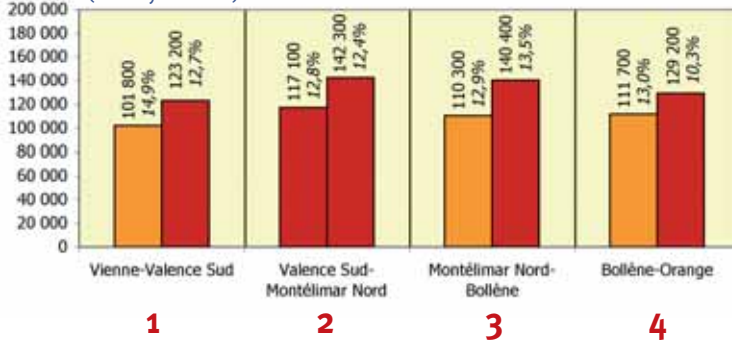
Cette dégradation est tout aussi sensible en situation estivale, où seule la section entre Montpellier et Sète sur l'A9 reste légèrement en dessous du seuil de situation très fortement dégradée.

Sur chacun des graphiques ci-contre, la partie gauche représente les valeurs de l'année 2002 et la partie droite représente les valeurs de l'année 2020 en situation de référence.

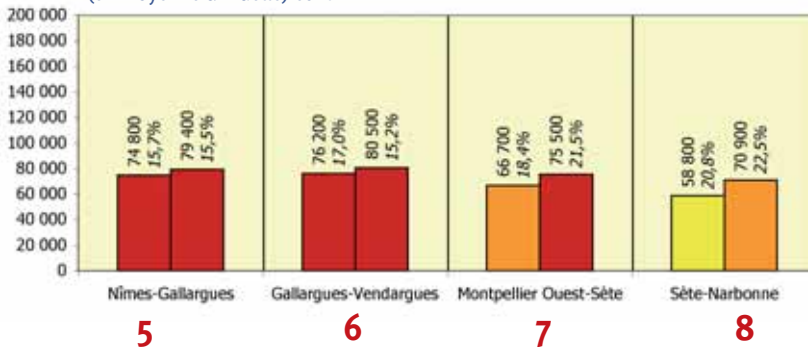
Nombre total de véhicules sur les sections de l'A7 (en moyenne annuelle) et % PL



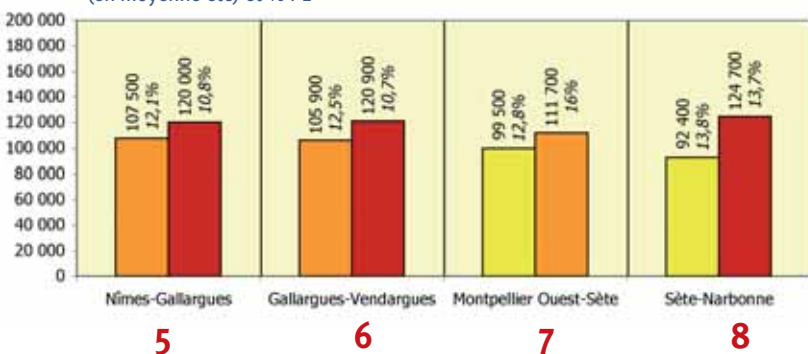
Nombre total de véhicules sur les sections de l'A7 (en moyenne été) et % PL



Nombre total de véhicules sur les sections de l'A9 (en moyenne annuelle) et % PL



Nombre total de véhicules sur les sections de l'A9 (en moyenne été) et % PL



LEGENDE :

- = situation fluide
- = situation dégradée
- = situation fortement dégradée
- = situation très fortement dégradée.

Les critères d'appréciation de ces situations sont présentés en référentiel - point R 4.2

2.4.2.3 Les impacts environnementaux du trafic routier en 2020

Les impacts environnementaux associés à un mode de transport doivent être différenciés selon qu'ils sont liés aux infrastructures ou à la circulation.

- les impacts environnementaux d'une infrastructure linéaire sont : la consommation de l'espace, l'artificialisation des sols (voir lexique), l'effet de coupure et la modification des paysages, du régime hydraulique (écoulement superficiel et régime souterrain) et hydrogéologique. Les grandes infrastructures sont par ailleurs « irréversibles ». En outre, les infrastructures routières peuvent dans certains cas favoriser l'étalement urbain et dégrader ainsi la rentabilité des transports collectifs ;
- les impacts spécifiques des circulations routières sont : l'insécurité, les risques de pollution accidentelle, la pollution locale et l'effet de serre ainsi que le bruit. Toutes les dispositions nécessaires doivent être prises par ailleurs, conformément aux directives nationales, pour préserver des risques de pollution de la ressource en eau.

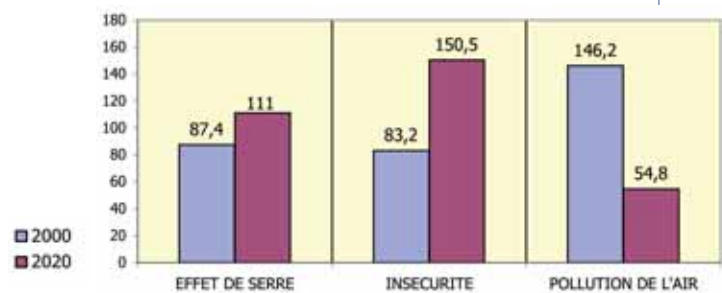
Les pollutions locales et l'effet de serre augmentent quantitativement avec les trafics. Le scénario de référence produit ainsi une augmentation des émissions de CO² d'environ 29 % par rapport à la situation actuelle. Ce calcul ne prend pas en compte les effets des nouvelles mesures proposées par le plan climat 2004 et le plan national santé environnement.

Il faut également signaler que l'impact sur les accidents a été évalué à partir d'un taux d'accidents proportionnel au nombre de kilomètres parcourus, et ne prend pas en compte les progrès obtenus en matière de sécurité routière au cours de l'année 2003.

Le mode routier représente 98,5 % des impacts calculés sur la zone (effet de serre, pollution, insécurité). Par ailleurs, les impacts de la pollution locale demeurent une préoccupation majeure dans les zones à forte densité de population.

La méthodologie d'évaluation des différents impacts est présentée dans le référentiel - point R 6.4

Coût global des nuisances associées aux circulations autoroutières dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (en M€)



2.4.3 Le ferroviaire en 2020 : niveaux de service et impacts

Les travaux qui sont prévus d'ici 2020, pour les nœuds en particulier, permettront d'exploiter les réserves de capacité existante. Par exemple à l'horizon 2020, en formulant l'hypothèse d'une hausse entre 2010 et 2020 de 30 % du trafic fret conventionnel et de 20 % du trafic voyageur, la capacité résiduelle des deux voies classiques entre Vienne et Avignon serait de plus d'une centaine de trains par sens. Il n'y aurait plus de capacité résiduelle entre Lyon et Vienne du fait de l'intensité des dessertes périurbaines, et on connaîtrait un déficit de capacité entre Montpellier et Narbonne.

Toujours projetée à l'horizon 2020, la capacité actuelle de la LGV permettrait de doubler le nombre de trains soit faire passer 100 trains par jour et par sens, contre 50 aujourd'hui, et permettre le passage des TGV vers Nice et Barcelone.

Dans ces conditions et dans l'hypothèse d'une évolution de référence du trafic ferroviaire fret à l'horizon 2020, sur une coupure Valence-Orange, le trafic de marchandises augmenterait de 11 % entre 1999 et 2020, pour atteindre environ 15 Mt par an en 2020.

Voir référentiel - point R 5

Les impacts du trafic ferroviaire en 2020

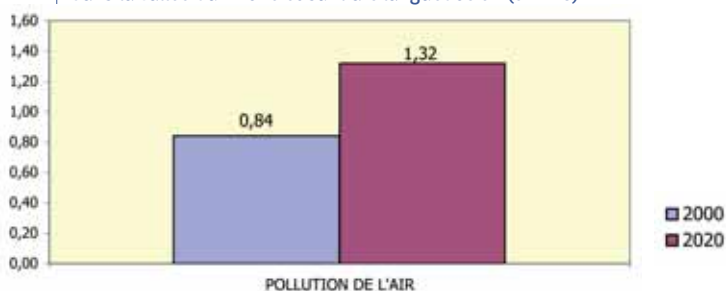
Comme dans le cas du trafic routier, il convient de faire la différence entre les impacts liés à l'infrastructure et ceux liés aux circulations.

- pour ce qui concerne l'infrastructure, les impacts de la voie ferrée sont proches de ceux de la route : consommation d'espace (bien qu'une plate-forme de TGV consomme 5 à 7 ha au km, contre 10 à 11 ha pour une autoroute à 2x3 voies) et l'imperméabilisation (voir lexique) des sols, effet de coupure (voir lexique), effets sur les paysages, risque de pollution accidentelle. Elles sont aussi « irréversibles ».

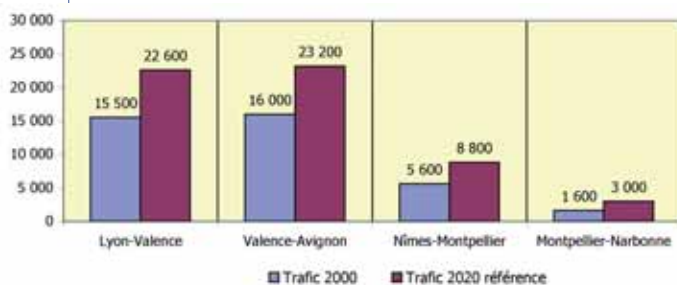
- les impacts plus spécifiques des circulations ferroviaires sont : la pollution locale et l'effet de serre pour les lignes non électrifiées, ainsi que le bruit.

Parmi l'ensemble des impacts, seule la pollution locale de la traction diesel fait l'objet d'une évaluation quantifiée. Cette mesure montre que le mode ferroviaire représente 0,41 % du coût des impacts tous modes confondus.

Coût global des nuisances associées aux circulations routières dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien (en M€)



Trafic ferroviaire en 2000 et 2020 sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien (en milliers de voyageurs dans les deux sens)



Le plan Fret SNCF

Par ailleurs, la SNCF a mis en place le plan Fret 2006, qui vise à reconstruire en trois ans les bases d'une croissance saine de l'activité fret SNCF. Il s'agit d'une modernisation globale permettant à l'activité fret, ayant rétabli sa qualité de service et son équilibre économique, de pouvoir prétendre à une croissance à partir de 2006.

Le plan Fret s'articule autour de quatre axes stratégiques :

- mettre en place une nouvelle organisation de la production pour le redressement de la qualité du service ;
- obtenir un gain d'efficacité globale de 20 % en 3 ans et ainsi élargir le domaine de pertinence du ferroviaire ;
- transformer l'approche commerciale pour nouer avec les clients des contrats de service à engagements réciproques et donner la priorité aux trafics à contribution positive ou pouvant le devenir ;
- organiser, pour les industriels européens, une qualité de service de bout en bout.

2.4.4 Les impacts des terminaux de transport combiné

En plus des flux de transport ferroviaire et routier aux abords des terminaux, les opérations de transbordement avec des matériels spécifiques peuvent générer du bruit, des pollutions locales et globales. Mais, associés aux

gares, aux zones industrielles ou aux plates-formes logistiques et aux ports, les terminaux n'induisent guère de nuisances supplémentaires et ne perturbent pas ou peu les zones urbaines.