

VALLÉE DU RHÔNE ET ARC LANGUEDOCIEN

ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION POUR UN DIALOGUE SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS



SEPTEMBRE 2004

Avant-propos

La question des transports et des déplacements dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, axe majeur de communication et d'échanges mobilisant les différents modes terrestres (routier, fluvial et ferroviaire), est aujourd'hui au cœur des enjeux d'aménagement et d'attractivité pour toutes les échelles de territoires : local, régional, national et européen.

A ce titre, le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a souligné que le bon fonctionnement de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien était une condition indispensable au développement de notre économie.

Considérant que cette question nécessitait une confrontation de points de vue, le gouvernement a pris la décision d'engager, préalablement à un débat public, une consultation sur la base d'un document de problématique.

Pour servir de support à cet échange et pour poser les bases d'une politique des transports partagée, ce document présente, dans le cadre d'une démarche innovante :

- un état des lieux des territoires intéressés par cette question dans les régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon;
- une étude intermodale approfondie, à l'horizon 2020, dans un périmètre physique centré autour de l'axe Lyon-Avignon-Perpignan¹, qui envisage de façon volontariste le développement des modes alternatifs à la route, qui prend en compte les différentes possibilités de reports modaux et qui cherche à intégrer les enjeux locaux et régionaux des déplacements, aussi bien Nord-Sud qu'Est-Ouest ;
- des pistes en matière de régulation des trafics, ainsi que de création de nouveaux services, voire même de nouvelles infrastructures.

Un référentiel, situé en fin de document, apporte des éclairages techniques et des éléments de compréhension complémentaires qui en facilitent la lecture.

Réalisé à partir d'études et d'analyses produites à l'initiative des services centraux et déconcentrés de l'Etat (ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer et ministère de l'écologie et du développement durable) et des entreprises publiques directement concernées (ASF, RFF, SNCF, VNF), le présent document a pris le parti de la pédagogie. Sans préjuger des options qui seront prises à l'avenir, il n'a d'autre ambition que de constituer un socle clair et d'aboutir à un dialogue fructueux entre les acteurs régionaux et locaux et les représentants de l'Etat permettant d'enrichir la réflexion initiée par les services de l'Etat et de rechercher une vision partagée de la façon d'assurer les besoins de transport sur ces axes, afin de préparer les décisions à prendre pour le développement durable de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien.

Jean-Didier BLANCHET
Ingénieur général des ponts et chaussées

¹ Les projets d'infrastructures, actuels ou futurs, situés au droit de l'agglomération lyonnaise, dans les Alpes, dans le Massif Central et à l'est des agglomérations marseillaise, aixoise et toulonnaise, qui participent à la problématique globale des transports sur l'axe considéré sont simplement rappelés, sans faire l'objet d'une étude spécifique.

SYNTHÈSE	06
I. LA SITUATION ACTUELLE	19
1.1 LE TERRITOIRE ETUDIÉ	21
1.1.1 Le contexte géographique et démographique	21
1.1.2 Une économie fortement tournée vers les services	23
1.1.3 Les transports : un enjeu économique	24
1.1.4 Les enjeux du territoire des trois régions : développement économique et préservation de l'environnement	26
1.2 LES INFRASTRUCTURES	29
1.2.1 Les infrastructures fluviales	29
1.2.2 Les infrastructures maritimes	30
1.2.3 Les infrastructures routières	31
1.2.4 Les infrastructures ferroviaires	32
1.2.5 Le transport combiné	33
1.3 LES NIVEAUX DE SERVICE AUJOURD'HUI	35
1.3.1 Les niveaux de service du transport fluvial aujourd'hui	35
1.3.2 Les niveaux de service du transport maritime aujourd'hui	36
1.3.3 Les niveaux de service du transport routier aujourd'hui	37
1.3.4 Les niveaux de service du transport ferroviaire aujourd'hui	44
1.3.5 Le volume et les degrés de saturation des terminaux de transport combiné aujourd'hui	46
1.4 LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES INFRASTRUCTURES ET DES TRAFICS AUJOURD'HUI	47
1.4.1 Les impacts des infrastructures	47
1.4.2 Les impacts plus spécifiques des circulations	51
II. LES TRANSPORTS EN 2020	53
2.1 LA POLITIQUE DES TRANSPORTS	55
2.1.1 Une première inflexion : la politique européenne des transports	55
2.1.2 Une première réponse nationale : les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises	56
2.1.3 Une réponse actualisée : le débat parlementaire et le CIADT du 18 décembre 2003	56
2.1.4 Le plan climat et le plan national santé environnement	61
2.1.5 La politique nationale des transports appliquée au territoire étudié	63
2.2 L'ÉVOLUTION DE LA DEMANDE DE TRANSPORT À L'HORIZON 2020	65
2.2.1 Le contexte d'évolution de la demande de transport	65
2.2.2 La demande de transport à l'horizon 2020	69
2.3 LES INFRASTRUCTURES À L'HORIZON 2020	70
2.3.1 Les infrastructures fluviales et maritimes	70
2.3.2 Les infrastructures routières	71
2.3.3 Les infrastructures ferroviaires	75
2.3.4 Le développement du transport combiné rail-route et fleuve-rail	78
2.4 LE TRAFIC, LES NIVEAUX DE SERVICE ET LES IMPACTS À L'HORIZON 2020 : LA SITUATION DE RÉFÉRENCE	79
2.4.1 Le fluvial en 2020 : niveaux de service et impacts	79
2.4.2 Le trafic routier en 2020 : niveaux de service et impacts	80
2.4.3 Le ferroviaire en 2020 : niveaux de service et impacts	83
2.4.4 Les impacts des terminaux de transport combiné	84

85 III. QUELLE POLITIQUE DE TRANSPORTS EN 2020 POUR LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN ?

89 3.1 AMÉLIORER LA GESTION DES RÉSEAUX EXISTANTS

90 3.1.1 Améliorer l'exploitation du mode fluvial

91 3.1.2 Optimiser les circulations des trains

92 3.1.3 Optimiser le fonctionnement du réseau autoroutier

100 3.2 DÉVELOPPER OU CRÉER DE NOUVEAUX SERVICES FAVORISANT LE RÉÉQUILIBRAGE MODAL

101 3.2.1 Le report modal marchandises : faire évoluer les technologies et l'organisation du transport fluvial

103 3.2.2 Le report modal marchandises : développer les autoroutes de la mer

105 3.2.3 Le report modal marchandises : mettre en place un service d'autoroutes ferroviaires

107 3.2.4 Le report modal marchandises : développer le transport combiné

109 3.2.5 Le report modal voyageurs : le développement des TER

111 3.3 LES NIVEAUX DE SERVICE DU RÉSEAU ROUTIER ET LES IMPACTS PRÉVISIBLES DES MESURES PRÉSENTÉES

111 3.3.1 Les niveaux de trafic sur coupure de l'A7 et de l'A9 et des principales routes et autoroutes parallèles

112 3.3.2 Le trafic moyen sur les différentes sections de l'A7 et de l'A9 et les niveaux de services qui en découlent

114 3.3.3 Les impacts environnementaux et en termes de nuisances

115 3.4 ACCROÎTRE LES CAPACITÉS DES INFRASTRUCTURES

116 3.4.1 Améliorer les infrastructures et les équipements du réseau fluvial

118 3.4.2 Mettre en service le TGV sud-européen entre Montpellier et Perpignan

119 3.4.3 Accroître les capacités routières : l'élargissement des autoroutes A7 et A9

124 3.4.4 Accroître les capacités routières : la construction d'une nouvelle autoroute du piémont

128 3.5 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS : QUELS ENJEUX ?

128 3.5.1 La plaine languedocienne et le piémont

129 3.5.2 La moyenne vallée du Rhône

131 3.5.3 Le grand Avignon

133 CONCLUSION

135 RÉFÉRENTIEL

137 R 1. LES ÉLÉMENTS DE COMPRÉHENSION DU CONTEXTE

137 R 1.1 Les territoires des trois régions : caractéristiques socio-économiques et enjeux

140 R 1.2 Les facteurs et les perspectives d'évolution de la demande

143 R 2. LE MODE FLUVIAL

143 R 2.1 Les capacités du mode fluvial

143 R 2.2 La compétitivité du mode fluvial dans le territoire étudié

145 R 3. LE MODE MARITIME

145 R 3.1 Les capacités du mode maritime

146 R 3.2 La compétitivité du mode maritime

147 R 4. LE MODE ROUTIER

147 R 4.1 Le trajet des poids lourds sur le réseau autoroutier A7 et A9

148 R 4.2 Les seuils de niveaux de service des autoroutes A7 et A9

149 R 4.3 Les définitions des termes employés

150 R 5. LE MODE FERROVIAIRE

150 R 5.1 Capacité et saturation d'une ligne ferroviaire : définitions

150 R 5.2 Capacité et saturation du réseau ferré aujourd'hui

151 R 5.3 La compétitivité du mode ferroviaire pour le transport de marchandises dans le territoire étudié

154 R 6. LES CONSÉQUENCES ET LES IMPACTS

154 R 6.1 Les méthodes d'évaluation de la demande à l'horizon 2020

154 R 6.2 La valorisation du report modal dans le cas du scénario volontariste

158 R 6.3 L'évaluation socio-économique d'un aménagement routier

159 R 6.4 La mesure des impacts en termes d'environnement et de nuisances

162 LEXIQUE

DÉMARCHE DU DOCUMENT

La vallée du Rhône et l'arc languedocien constituent un des axes majeurs de transport routier, ferroviaire et fluvial dans notre pays et son bon fonctionnement est une condition nécessaire à notre économie. Le présent document, support de la concertation engagée conformément à la décision du comité interministériel d'aménagement du territoire du 18 décembre 2003 présente la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Les réseaux de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien sont, à l'exception du fluvial, fortement chargés. Les niveaux de service sur le réseau ferroviaire et surtout routier sont dégradés et présentent un taux de saturation important. La congestion des réseaux de transports à l'horizon 2020 semble inévitable au regard des prévisions d'accroissement de la demande si des mesures ne sont pas prises.

Afin que le lecteur puisse se forger une opinion en toute connaissance de cause, ce dossier cherche tout d'abord à présenter la situation actuelle des transports fluviaux, maritimes, routiers et ferroviaires dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien en termes d'infrastructures existantes mais aussi en termes de niveaux de services offerts. Il cherche également à présenter les différents enjeux des territoires desservis.

Dans une deuxième partie, le dossier tente de se projeter dans le temps et de présenter la situation des transports à l'horizon 2020 sur la base d'une projection de la demande de transport à cette date, et de sa comparaison avec les capacités des infrastructures déjà existantes ou déjà décidées : la baisse de la qualité du niveau de services offert à l'utilisateur semble inéluctable.

Le dossier cherche enfin, dans une troisième partie, à explorer toutes les mesures possibles tendant à améliorer la situation : il présente ainsi les différentes améliorations envisageables de la gestion et de l'exploitation des réseaux des trois modes de transport, les nouveaux services possibles ainsi qu'en dernier lieu des accroissements de capacité des différentes infrastructures.

La démarche présentée est résolument innovante sur un certain nombre de points :

- les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2020 cherchent à tenir compte d'une moindre croissance attendue du produit intérieur brut, de la baisse de la démographie, du vieillissement de la population et de la baisse de la population active ;
- la réflexion à tous les stades concerne l'ensemble des modes de transport ;
- la situation à l'horizon 2020 sur le réseau routier a été appréciée en supposant un report important (et optimiste) de poids lourds par jour ouvrable sur le ferroviaire et le fluvial ;
- la mesure de la congestion sur le réseau routier est présentée en pourcentage de temps gêné par le conducteur selon une approche extrêmement rigoureuse ;
- le dernier chapitre enfin tente de présenter l'influence des différentes mesures possibles sur le devenir des territoires.

A chacun ensuite d'apprécier les éléments présentés dans ce dossier, de les critiquer, de les enrichir et de nous faire part de ses conclusions, en répondant en particulier aux questions suivantes :

Partagez-vous les perspectives présentées en matière d'aménagement, de développement et de desserte du territoire ? Quels sont selon vous les éléments complémentaires à intégrer à la réflexion ?

Dans quelle mesure partagez-vous le diagnostic porté sur le fonctionnement du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ?

Quel est votre avis sur les orientations souhaitables pour améliorer durablement les transports dans la région, compte tenu des projets de développement des territoires, des impacts environnementaux et des mesures envisageables pour favoriser le report modal et améliorer la qualité du service offert aux usagers des transports ?