

SYNTHÈSE

1. La situation actuelle

1.1 Le territoire étudié

Démographie et économie

Les trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et Languedoc-Roussillon voient leur population augmenter sensiblement, et plus rapidement que sur l'ensemble du territoire (le taux annuel de croissance démographique est de 0,67 % entre 1990 et 1999 contre 0,37 % sur l'ensemble du territoire), notamment sous l'effet de l'apport migratoire. Avec 14 unités urbaines de plus de 100 000 habitants, le territoire des trois régions forme un ensemble remarquable par son armature urbaine : il comprend un ensemble d'agglomérations bien réparties dans l'espace, notamment le long du littoral et de la vallée du Rhône selon l'ancienne règle du « pas romain » (une étape tous les 40 à 60 km), reliées entre elles par de grands axes de communication.

Sur le plan économique, la dominante tertiaire est la caractéristique majeure, avec plus de 70 % des emplois⁽¹⁾. La qualité du cadre de vie de ce territoire complète ses atouts dans les domaines d'excellence (enseignement supérieur et recherche, chimie, nouvelles technologies, tourisme, agriculture, patrimoine, offre culturelle etc.) et favorise ainsi l'accueil d'activités à forte valeur ajoutée, en jouant sur les facteurs de localisation de l'économie résidentielle (choix des dirigeants et des cadres supérieurs fondé sur la qualité du cadre de vie), en même temps que sur des critères plus classiques de l'économie de production. Enfin, le territoire constitué des trois régions a une vocation touristique forte et diversifiée avec le tourisme de montagne (Alpes du Sud et Rhône-Alpes, où l'on trouve l'essentiel du domaine skiable français), le tourisme balnéaire sur la Côte d'Azur, le littoral varois et dans le Languedoc.

Les activités transport et logistique

La région Rhône-Alpes se place comme la première région après l'Ile-de-France pour les activités de transport et de logistique (10 % du chiffre d'affaires national), avec plusieurs des principales entreprises de transport routier et de commission de transport. C'est, en France, la région qui arrive en tête pour les tonnages transportés et le parc de véhicules utilitaires. La force de Rhône-Alpes dans ce secteur tient essentiellement à son positionnement comme pivot sur l'un des principaux axes de communication Nord-Sud.

La région PACA possède également un fort secteur transport-logistique, qui tient 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 et l'agro-alimentaire).

En revanche, la région Languedoc-Roussillon est moins orientée vers ce type d'activité malgré sa position sur un grand axe de communication, faute sans doute de gros générateurs de trafic (comme les établissements industriels en Rhône-Alpes ou le port autonome de Marseille en PACA).

¹ Seule la région Rhône-Alpes présente une forte composante industrielle, ce qui ne signifie pas que l'industrie soit absente des deux autres régions mais elle y est implantée de façon plus ponctuelle. Par ailleurs, si l'agriculture est globalement moins présente dans le territoire étudié que dans nombre d'autres régions françaises, les caractéristiques climatiques ont donné naissance à quelques niches à haute valeur ajoutée (la viticulture et l'arboriculture), très sensibles aux saisons, à la concurrence internationale et aux moyens logistiques.

L'aménagement des territoires

Ces caractéristiques s'inscrivent dans des territoires en évolution, du fait notamment de la dynamique démographique et des enjeux des agglomérations.

La densité moyenne de la plaine languedocienne et sa forte richesse environnementale (littoral et climat méditerranéens) laissent à penser qu'elle devrait garder à l'avenir son statut de terre d'accueil pour de nouvelles populations⁽²⁾ ou pour les activités touristiques. Sachant que le dynamisme régional continuera de concerner en priorité l'aire urbaine de Montpellier et, dans une moindre proportion, celles de Sète et de Nîmes, la question est de savoir comment cette croissance peut être répartie de manière homogène sur le territoire, avec les meilleures conditions de vie (villes à taille humaine, équipements à la mesure de la population, etc.), de déplacement (désengorgement des voies de circulation, organisation d'un système efficace de transports collectifs), d'occupation de l'espace (maintien d'espaces libres le long du littoral) et de préservation des espèces et des milieux remarquables, sans oublier la prise en compte des risques d'inondations. En particulier, l'amélioration des réseaux et la réorganisation de la hiérarchie dans les modes de transport apparaissent aujourd'hui nécessaires, assorties d'une action sur l'urbanisation (maîtrise de l'étalement urbain⁽³⁾, organisation et cohérence des territoires).

Le **piémont languedocien** connaît une faible dynamique démographique accompagnée d'un vieillissement certain de la population. De même, l'économie de ce territoire est confrontée à de nombreux problèmes de reconversion industrielle et agricole, qui, faute d'une offre et d'équipements adéquats ne sont pas encore compensés par le développement du tertiaire et du tourisme. Ce dernier, avec le thermalisme et la présence d'un patrimoine environnemental d'un grand intérêt avec des sites préhistoriques et historiques remarquables, deux parcs naturels régionaux (Haut Languedoc, Grandes Causses) et un parc naturel national (Parc National des Cévennes), peut encore se développer de manière importante. L'un des enjeux majeurs de ce territoire est de préserver l'état actuel des paysages (notamment grâce au maintien d'une activité agricole).

En **moyenne vallée du Rhône**, le tertiaire occupe une place moins forte que dans l'ensemble du territoire étudié. Cependant, le secteur transport-logistique y est en forte expansion avec l'implantation d'entreprises de renommée internationale. En outre, la présence d'un tissu de PME dynamiques et la proximité de grands donneurs d'ordres (COGEMA) ont entraîné le développement des services aux entreprises (ingénierie, conseil, informatique) à Valence. Toutefois, les multiples pôles d'industrie et de services, de Romans à Montélimar, rayonnent de moins en moins sur leur territoire d'influence et de recrutement : les petits bassins d'emploi semblent comme absorbés par les grandes aires métropolitaines (Lyon, Grenoble, Avignon). Enfin, le tourisme est concentré dans quelques sites : les gorges de l'Ardèche ou la Drôme provençale.

Sa situation au carrefour de l'arc méditerranéen (Barcelone Gênes) et de l'axe rhodanien entraîne une attraction très forte pour **l'aire urbaine d'Avignon**, avec une urbanisation forte en dehors de la commune centre. Les activités tertiaires y sont dominées par le secteur de la logistique, qui est notamment à la base du système commercial de l'industrie agro-alimentaire locale, et par le tourisme, avec des atouts comme le Palais des Papes, le Pont Saint-Bénézet et le théâtre d'Orange, ou encore le festival d'Avignon et les Chorégies d'Orange. L'avenir de l'agriculture dépend notamment de la pérennité de la plaine agricole, particulièrement fertile, alors que la pression urbaine et le développement des infrastructures de transport entraînent la perte de nombreux hectares exploitables et un mitage de l'espace de plus en plus important.

Les **aires métropolitaines d'Aix-Marseille et Toulon** disposent de huit grands pôles susceptibles d'accueillir significativement des entreprises et des emplois : Marseille, Aix-en-Provence, Vitrolles, Aubagne, Fos-sur-Mer, Martigues, Rousset et Toulon. L'activité est fortement marquée par la prédominance du secteur tertiaire (le pourcentage de l'emploi tertiaire – 82 % – est de 10 points supérieur au niveau national), majoritairement représenté par les transports et le commerce, activités liées à la géographie du territoire et à la présence du port de Marseille/Fos qui permet une cohérence parfaite entre le système économique local et son insertion dans les flux d'échanges intérieurs et extérieurs (le port est un des pivots du développement de la France vers l'espace méditerranéen et l'Extrême-Orient). L'évolution de l'activité industrielle concentrée autour de l'Etang de Berre et du golfe de Fos-sur-Mer (raffineries, pétrochimie, chimie minérale, chimie fine, agrochimie, unités de stockage de gaz et de liquides inflammables) constitue un pôle industriel de premier ordre et demande une vigilance particulière à l'égard des questions environnementales.

2 Certaines estimations prévoient 3 millions d'habitants en 2030.

3 Générateur d'une forte augmentation de la production de déchets et source de conflits d'usage avec les espaces agricoles.

La préservation de l'environnement

La richesse en espaces du territoire étudié, par endroits constitué de zones peu denses, peut être un facteur potentiel de développement mais aussi une incitation à une gestion raisonnée du territoire et à une bonne maîtrise de son occupation future. Ce développement est basé sur une très grande attention envers la qualité de l'environnement, des paysages, de l'urbanisme et du cadre de vie.

La prise en compte des enjeux environnementaux s'appuie en premier lieu sur une démarche de préservation. A ce titre, tout nouveau projet d'aménagement doit faire l'objet d'un examen approfondi en termes d'opportunité. Au-delà, la préservation et la mise en valeur de l'environnement supposent la mise en place d'une politique volontariste et innovante de recherche d'une qualité maximum dans les choix d'aménagement, d'implantation d'entreprises (à haute valeur ajoutée et non polluantes), de systèmes de communication favorisant les différents modes de transport et les tracés les plus respectueux de l'environnement.

1.2 Les infrastructures

L'enjeu européen du territoire des trois régions réside d'abord dans sa position de corridor de transport : la vallée du Rhône et l'arc languedocien font partie des corridors européens d'itinéraires multimodaux (route, fer, voie navigable, cabotage maritime) qui supportent le transport de flux internationaux d'une importance certaine.

L'offre de transport terrestre dans la vallée du Rhône présente la particularité de couvrir tous les modes (fluvial, routier et ferroviaire) tandis que l'offre sur l'arc méditerranéen est à la fois fluviale, maritime, routière et ferroviaire. Aux infrastructures terrestres s'ajoutent les ports maritimes, dont le premier port français (Marseille/Fos), et un réseau assez dense d'aéroports. Par ailleurs, la vallée du Rhône, l'arc languedocien et le delta du Rhône sont bien équipés en sites de transport combiné et en plates-formes logistiques.

LES INFRASTRUCTURES FLUVIALES ET MARITIMES

De la nouvelle plate-forme de Pagny-sur-Saône à Port-Saint-Louis et à Fos-sur-Mer au sud, le bassin fluvial Rhône-Saône est aménagé à grand gabarit sur plus de 550 km : le Rhône est navigable sur 330 km, pour des convois de 5 000 tonnes, ce qui autorise la navigation fluviale et fluvio-maritime, tandis que la Saône est canalisée sur 220 km, de Lyon à Saint-Jean-de-Losnes pour des convois de 4 000 tonnes. On compte une cinquantaine de ports et appontements fluviaux, aux caractéristiques très différentes (surface du port, possibilités d'extensions, équipements et outillages disponibles, qualité des connexions aux réseaux terrestres). Par ailleurs, des entreprises situées le long de la voie d'eau ont réalisé des investissements (quais, appontements, moyens de manutention) afin de pouvoir utiliser directement les transports fluviaux ou fluvio-maritimes. S'ajoutent à cette armature les deux ports maritimes de Marseille/Fos et de Sète, reliés au fleuve, qui assurent un débouché sur la Méditerranée, ainsi que deux autres ports : Port-la-Nouvelle et Toulon.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Le réseau autoroutier, en majeure partie à 2x3 voies, met en relation l'axe rhodanien (A7) et l'arc méditerranéen, matérialisé par les autoroutes A9, A54 et A8. Il irrigue également la partie alpine de la région Rhône-Alpes en passant par les grandes vallées, l'arrière-pays et l'ouest languedocien avec A75 et A61. Pratiquement toutes les grandes villes sont reliées à ce réseau, les zones les moins bien desservies se situant en Ardèche et dans le Gard (Alès), ainsi que dans les Alpes du Sud. Les liaisons autoroutières internationales sont assurées par l'A9 au Perthus pour l'Espagne et par l'A40 et la RN205 (tunnel du Mont-Blanc), l'A43 (tunnel de Fréjus) et l'A8 pour l'Italie. Le réseau de routes nationales assure la desserte du territoire et remplit plusieurs fonctions : trafic local (RN7 et RN86 dans la vallée du Rhône, RN113 et RN9 sur l'arc languedocien), liaison entre les zones intérieures et les grands axes de communication (RN116, RN106 et RN112 en Languedoc-Roussillon, RN102, RN104 en Rhône-Alpes, RN75, RN85 et RN202 en PACA), desserte touristique (RN88 en Lozère, RN75, RN85, RN94, RN100 en PACA) et l'ensemble du réseau des vallées alpines en Rhône-Alpes).

LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Les principales lignes du réseau ferroviaire passent par la vallée du Rhône (flux Nord-Sud) et l'arc méditerranéen (flux Est-Ouest et Nord-Sud). Le réseau est complété par des lignes secondaires aux caractéristiques parfois très limitées (voie unique non-électrifiée⁴, système de signalisation peu performant), qui desservent les territoires éloignés des grandes voies de communication (Alpes du Sud, Cévennes, etc.).

Dans la vallée du Rhône au sud de Lyon, on compte trois lignes ferroviaires principales à deux voies, qui représentent une capacité d'écoulement importante : une ligne dédiée au fret lourd en rive droite, une ligne mixte en rive gauche, une Ligne à Grande Vitesse (LGV), principalement en rive gauche, où circule le TGV Méditerranée. Cette « épine dorsale ferroviaire » à trois lignes pour les trafics Nord-Sud entre Lyon et Avignon est réduite à deux lignes entre Avignon et Nîmes et à une ligne au-delà de Nîmes vers l'Espagne et au-delà de Marseille vers l'Italie.

Entre Avignon et Perpignan, le réseau ferroviaire classique est articulé autour d'une ligne mixte marchandises et voyageurs, d'un réseau complémentaire qui dessert des localités de l'arrière-pays et d'une connexion, à Narbonne, avec la ligne électrifiée à double voie qui rejoint Toulouse, puis Bordeaux.

LES TERMINAUX DE TRANSPORT COMBINÉ

Ces terminaux sont aujourd'hui de deux natures :

- 6 chantiers rail-route, situés respectivement à Lyon-Vénissieux, Avignon, Marseille (deux chantiers : un rail-route à Canet et un rail-maritime à Mourpiane), Perpignan Saint-Charles, à Montpellier et à Sète ;
- des terminaux de transport combiné fleuve-route à Lyon (port Edouard Herriot), Mâcon, Chalon-sur-Saône et Pagny.



4 A l'exception de la ligne entre Béziers et Neussargues.

1.3 Les niveaux de service

Si, entre juin 2002 et juin 2003, le trafic fluvial a augmenté de 24 %, il demeure néanmoins très en deçà de la limite de capacité du réseau fluvial. L'augmentation du trafic pourrait donc se poursuivre, voire s'amplifier, sans poser de réel problème de capacité, sous réserve que les équipements actuels voient leur fonctionnement optimisé.

Selon les chiffres de 2001, les échanges avec l'Italie par voie maritime ont représenté 5,1 Mt et 3,25 Mt avec l'Espagne. D'une manière générale, la voie maritime écoule 45 % des marchandises en provenance ou à destination de l'Espagne ou de l'Italie. Sur les neuf dernières années, l'augmentation des échanges avec la péninsule ibérique a été absorbée à 82 % par la route, et à seulement 16 % par le maritime et 2 % pour le fer.

Le niveau de service sur les autoroutes A7 et A9 s'apprécie schématiquement en fonction du temps de gêne pour un véhicule léger, c'est-à-dire le temps durant lequel l'automobiliste sera contraint de rouler à la vitesse d'un poids lourd sans pouvoir effectuer une manœuvre de dépassement. Ce niveau de service dépend directement des caractéristiques du trafic présent sur l'autoroute : volume total de trafic, pourcentage de poids lourds et distribution horaire.

Le niveau de service constaté en 2002 est « fortement dégradé » toute l'année sur l'A7, voire « très fortement dégradé » sur la section Valence Sud-Montélimar Nord ; sur l'A9, il est partout « très fortement dégradé » entre Nîmes et Montpellier (selon les approches techniques présentées dans le référentiel).

Par ailleurs, la saturation des autoroutes A7 et A9 est en nette augmentation : entre 1997 et 2002, le nombre de jours présentant au moins 1 heure de saturation a été multiplié par un coefficient compris, en fonction des sections et de la période de l'année, entre 1,1 et 4. On notera que cette croissance est plus forte en été que pendant le reste de l'année.

CROISSANCE DU TRAFIC SUR A7 ET A9

Les comptages effectués depuis 1985 montrent que le trafic total du flux nord-sud est passé de 56 300 véhicules par jour en 1985 à 92 800 en 2000, soit une croissance moyenne de 4,3 % du trafic 1985. Sur l'arc languedocien, le trafic moyen journalier annuel est passé de 30 260 véhicules par jour en 1985 à 67 970 véhicules par jour, soit une croissance moyenne de 8,2 % du trafic 1985. Les autoroutes A7 et A9 ont absorbé entre 70 % et 80 % de cette augmentation de trafic⁵.

Par ailleurs, l'attrait touristique du littoral méditerranéen et des stations balnéaires espagnoles se traduit par une forte augmentation de la circulation routière au cours des mois de juillet et d'août. Le trafic journalier moyen d'été enregistré sur les principaux axes routiers est supérieur de 59 % au trafic journalier annuel pour la vallée du Rhône, et de 64 % à 79 % pour l'arc languedocien. La croissance de la circulation routière atteint 3 000 véhicules en moyenne été dans la vallée du Rhône et le long du littoral languedocien, soit des augmentations respectives de trafic de 3 % et 6,5 % par an.

Pour le ferroviaire, dans la vallée du Rhône, sur l'ensemble des trois lignes, le volume de circulations en 2002 est de l'ordre de 310 trains par jour, dont plus de la moitié de trains de voyageurs, 110 trains étant des TGV ; sur l'arc languedocien, le volume de circulation sur la section la plus chargée (entre Nîmes et Montpellier) est de l'ordre de 180 trains par jour (avec des pointes à 240 trains par jour), dont plus d'une centaine de trains de voyageurs.

Compte tenu de ces circulations, le réseau ferroviaire présente, sur certains axes, une capacité résiduelle importante (en dehors des nœuds) non utilisée. Toutefois, si des sillons sont disponibles pour faire circuler des trains, ils ne correspondent pas forcément à la demande commerciale.

5 Leurs taux de croissance sont de 5,4 % pour A7 et 9,2 % pour A9 (contre 2,4 % en moyenne nationale).

LES NŒUDS FERROVIAIRES

Il s'agit de zones d'engorgement qui limitent la capacité des lignes ferroviaires. Dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, on en dénombre trois principaux :

- à hauteur de Lyon, secteur complexe où se croisent plusieurs lignes, avec les contraintes correspondantes : recompositions de trains, cisaillements de lignes, raccordement des lignes ;
- à partir de Nîmes, les trois lignes en provenance de la vallée du Rhône convergent en une seule ligne et les flux Nord-Sud et Est-Ouest se superposent sur le tronçon Nîmes-Montpellier (deux voies)⁶ ;
- pour Marseille et la région PACA, le réseau est utilisé à ses limites de capacité sur Marseille-Miramas, Marseille-Aix-en-Provence et Marseille-Aubagne .

1.4 Les impacts environnementaux des infrastructures et des trafics

Les principaux impacts environnementaux liés aux transports concernent la pollution (eau, air, bruit, sols), l'effet de coupure sur les habitats naturels et humains, la consommation et/ou l'artificialisation des espaces, les impacts sur le cadre de vie et la santé publique (bruit, paysages, odeurs). Certains impacts sont directs, les pollutions locales immédiates, d'autres sont indirects et induits, comme les remembrements ou l'urbanisation, auxquels il faut ajouter des impacts globaux comme l'effet de serre, la destruction de la couche d'ozone en altitude ou la production d'ozone au sol. Des études permettent de déterminer la sensibilité des zones d'un territoire à la réalisation d'une infrastructure routière ou ferroviaire, sensibilité mesurée à travers plusieurs critères : biodiversité (zones inventoriées ZNIEFF, aires protégées, zones Natura 2000, etc.), agriculture (territoires agricoles AOC), cadre de vie et paysages, pollution de l'air, densités de population, risques naturels (inondations). A l'heure actuelle, seuls sont calculés les coûts pour la collectivité de l'insécurité, de l'effet de serre et de la pollution de l'air.

2. Les transports et les déplacements en 2020

2.1 La politique des transports

Les politiques des transports définissent des objectifs supranationaux, nationaux et locaux, afin, d'une part, de prendre en compte toutes les échelles auxquelles se posent les enjeux de la mobilité et, d'autre part, de trouver les réponses les plus adaptées pour l'organisation des déplacements des personnes et des biens. La politique nationale des transports connaît une évolution sensible en privilégiant le développement des modes de transports alternatifs à la route et l'intermodalité. Cette orientation, déjà 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 CIADT du 18 décembre 2003, puisque 75 % des investissements d'infrastructures de transport à réaliser d'ici 2012 concernent le développement du mode ferroviaire.

Elle s'inscrit également dans la perspective :

- d'une part du protocole de Kyoto signé par 180 États en 1997 : 38 pays industrialisés, dont la France, se sont engagés à diminuer leur production de gaz à effet de serre sur la période 2008-2012 pour atteindre un abaissement de 5,2 % par rapport aux émissions de 1990, ceci afin d'éviter les changements climatiques ;
- et d'autre part du Schéma National de Développement Durable de 1996 (SNDD).

Concernant spécifiquement la vallée du Rhône et l'arc languedocien, l'enjeu est de maintenir un bon niveau de service pour les échanges internationaux, tout en préservant les capacités répondant aux besoins nationaux et régionaux. Le CIADT précise qu'« il est essentiel d'examiner toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route et les possibilités de reports modaux, et d'étudier un accroissement de la capacité du réseau routier du Sud-Est ».

⁶ De nombreux points noirs existent sur la ligne, comme par exemple les gares de Nîmes et de Montpellier, où manquent des voies d'évitement ou des quais supplémentaires.

2.2 L'évolution de la demande de transport à horizon 2020

En France, durant les dernières décennies, la demande de transports a très fortement augmenté, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Les raisons de cette évolution sont à la fois économiques (croissance économique, augmentation du pouvoir d'achat des ménages, mondialisation de l'économie, etc.) et démographiques, sociologiques ou culturelles (nouvelles formes urbaines, nouvelles habitudes de consommation, etc.).

Malgré les investissements réalisés, l'augmentation de l'offre n'a pas suffi à répondre à l'accroissement de la demande⁽⁷⁾ et on constate sur de nombreuses infrastructures – tant routières que ferroviaires ou aéroportuaires – des phénomènes de congestion de plus en plus récurrents. Dans ces conditions de faibles réserves de capacité, s'ajoutent aux phénomènes de congestion cycliques (départs en vacances par exemple) les conséquences immédiates de tout incident, en dépit même des progrès qui ont pu être réalisés en matière de gestion automatisée ou informatisée du trafic.

Pour les marchandises, le choix d'un mode de transport sera principalement lié à la qualité de l'offre des opérateurs de transport : régularité, fiabilité, ponctualité, flexibilité, vitesse, etc., autant de critères qui ont permis au mode routier de devenir la référence. La demande des chargeurs continuera à se segmenter en marchés spécialisés demandant une plus grande valeur ajoutée et la mise en place de systèmes logistiques complexes et flexibles. Le transport combiné sous toutes ses formes (rail-route, fluvio-maritime ou cabotage maritime), le train complet et la voie d'eau à grand gabarit peuvent apporter des réponses pertinentes sur certains de ces segments.

D'ici 2020, la demande de transport marchandises et voyageurs va évoluer. L'exercice qui consiste à « prévoir » la situation économique à moyen terme est particulièrement délicat. Il repose sur des hypothèses d'évolution qui, par nature, peuvent être remises en cause.

Un choix a néanmoins dû être fait, afin d'établir des prévisions chiffrées, lesquelles doivent être considérées avec la prudence attachée à tout travail de prospective.

L'exercice présenté dans le cadre de ce document cherche à prendre en compte le ralentissement démographique, le vieillissement de la population active, la moindre croissance du taux de motorisation. Il prend également en compte une hypothèse d'évolution du PIB de 1,9 % par an. Dans ce cadre, les prévisions de trafic seraient les suivantes (tous modes confondus) :

	2002	2020	Evolution (en %)
Trafic voyageurs (millions)			
Valence-Orange	56	72	+28 %
Nîmes-Montpellier	24	32	+33 %
Trafic marchandises (millions tonnes)			
Valence-Orange	71	97	+37 %
Nîmes-Montpellier	63	97	+54 %

PARTAGE MODAL

Le transport routier de marchandises a été multiplié par 2,5 entre 1970 et 1996, et la part de la route à horizon 2020 devrait rester prépondérante, augmentant d'environ 4 à 5 points par rapport à son niveau actuel (80 %). Le ferroviaire a quant à lui reculé de 25 % et le fluvial de 50 % entre 1970 et 1996, bien que ce dernier ait augmenté de 22 % ces cinq dernières années. A contrario, 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.

2.3 Les infrastructures à l'horizon 2020

Les décisions prises à ce jour, notamment dans le cadre de la politique des transports, permettent de dresser, pour chaque mode de déplacement, la liste des projets d'infrastructures supposés être réalisés d'ici 2020. Ces projets, qui constituent le réseau du scénario de référence à horizon 2020, sont constitués :

- des infrastructures actuellement en cours de réalisation ;
- des infrastructures dont la déclaration d'utilité publique a été publiée et qui sont en phase d'avant-projet détaillé ;
- d'infrastructures dont le principe a été décidé (CPER) ou annoncé (CIADT⁽⁸⁾).

7 Par des mécanismes d'induction de trafic, l'augmentation de l'offre peut même contribuer à la croissance de la demande.

8 Les projets du CIADT sont prévus à une échéance de 2025. Tous les projets décidés par le CIADT ne sont donc pas nécessairement compris dans les projets listés ici, prévus pour 2020.

LES PROJETS FLUVIAUX ET MARITIMES

Un schéma directeur des ports fluviaux du bassin Rhône-Saône (février 1996), complété par l'avenant à la concession générale passée le 20 décembre 1983 entre l'Etat et la CNR et par le contrat de progrès proposé par celle-ci en juillet 2002, a permis de souligner les insuffisances du système actuel et de fixer un cadre pour les actions à mener à moyen terme :

- amélioration de l'infrastructure : restauration des écluses sur la Saône, aménagement des écluses de Bollène et de Châteauneuf, développement d'embranchements privés, etc. ;
- consolidation de la vocation fluvio-maritime du port d'Arles ;
- affirmation du port de Marseille/Fos, amélioration de l'offre et de la capacité du port Edouard Herriot, montée en puissance du port de Pagny-sur-Saône ;
- amélioration de la desserte des hinterlands naturels des ports de Valence, de Vienne, de Mâcon, de Chalon.

LES PROJETS ROUTIERS

Les principales opérations visent à valoriser les axes alternatifs à l'A7 et à l'A9 : A75 à l'ouest, A39 et A48 à l'est, prolongées par A49 et A51. La plus marquante de ces opérations concerne l'achèvement de l'A75, avec la mise en service du viaduc de Millau fin 2004 et le raccordement à l'autoroute A9 par Pézenas et Montpellier (A750). Par ailleurs, la réalisation de l'autoroute A51 Grenoble-Sisteron se poursuivra selon les procédures en vigueur.

D'autre part, il est prévu des investissements importants destinés à augmenter la capacité du réseau autoroutier existant. Dans la vallée du Rhône, l'A7 sera élargie à 2x4 voies entre Salon et Coudoux, l'A9 passera à 2x3 voies entre Orange et Remoulins, l'A8 sera élargie à 2x3 voies jusqu'à Nice (entre La Barque et Saint-Maximin). S'ajoutent à cela la construction de l'A45 entre Lyon et Saint-Etienne et de l'A432 entre Les Echets et La Boisse, ainsi que le barreau Fos-Salon.

Des opérations de contournement d'agglomérations ou destinées à les éviter sont également prévues : contournement Ouest de Lyon, tangentielle Nord-Sud de Grenoble, contournements Est-Ouest d'Aix-en-Provence et barreau Cadarache-Saint-Maximin, contournement de Nice, contournement Sud de Montpellier, contournement d'Arles (A54).

De plus, la Liaison Est-Ouest (LEO) permettra d'éviter la traversée d'Avignon.

Enfin, d'autres aménagements ont pour objectif d'améliorer les liaisons entre les grandes infrastructures ainsi que la desserte des territoires. C'est notamment le cas pour la liaison Lyon-Balbigny (A89), de nouveaux tronçons de l'A48 (Ambérieu Bourgoin-Jallieu et aménagement du raccordement A48/A49 au droit de Voiron), de l'amélioration du raccordement A49/A7 à l'est de Valence, ainsi que la liaison autoroutière reliant Digne-les-Bains à l'A51.

C'est dans le même esprit que sont supposées réalisées certaines opérations sur les routes nationales : aménagement progressif en artère interurbaine à 2x2 voies de la RN 7 (selon les CPER), aménagement à 2x2 voies de la liaison Pont-Saint-Esprit/Bagnols-sur-Cèze/A9 par la RN86 et la RN580, aménagement de la RN106 entre Boucoiran et Nîmes, liaison Nîmes-Montpellier par la RN113, poursuite de l'aménagement de la RN88 à 2x2 voies entre Saint-Etienne et Le Puy.

LES PROJETS FERROVIAIRES

L'ensemble des projets sur le réseau ferroviaire doit permettre d'augmenter la capacité du réseau et de désengorger les points délicats. A l'horizon 2020, 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 et des interventions ponctuelles sur la rive gauche, l'électrification de la liaison Valence-Grenoble-Montméliant et sa mise à double voie ;
- en Provence-Alpes-Côte d'Azur : la ligne à grande vitesse PACA dont le projet fera l'objet d'un débat public en 2005 ; l'amélioration des lignes dans l'aire métropolitaine marseillaise (de Marseille vers Aix et Aubagne) et dans la métropole azurienne (réouverture de la ligne Cannes-Grasse) ;
- en Languedoc-Roussillon : la ligne à grande vitesse mixte (voyageurs et marchandises) entre Perpignan et Figueras, les installations terminales de Perpignan qui prolongent cette ligne concédée nouvelle et la raccordent au réseau classique et à la gare de Perpignan, comprenant l'aménagement à deux voies de la ligne Perpignan - Villefranche, des faisceaux de remisage pour les trains de fret et les TGV et des voies nouvelles dans la gare de Perpignan (total de 150 M€) ; le contournement de Nîmes et Montpellier, l'amélioration des lignes Montpellier-Perpignan et Narbonne-Toulouse ; la construction du viaduc de Courbessac (entre Nîmes et Alès) ; la restructuration des gares de Nîmes, Montpellier et Perpignan.

La mise en œuvre de certains projets permettra également d'améliorer la fiabilité et la compétitivité du fret ferroviaire, notamment sur les liaisons de fret international entre la France et l'Espagne (doublement de la capacité du chantier de transport combiné rail-route de Perpignan-Saint-Charles, libération de capacité sur la ligne classique de Cerbère-Port Bou) et entre la France et l'Italie du nord (opérations programmées au CPER et mise en œuvre d'une politique volontariste, partagée par la France, la Suisse, l'Autriche et l'Italie, visant à augmenter fortement l'offre ferroviaire sur l'axe Lyon-Turin).

LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

- En Rhône-Alpes : implantation d'un deuxième terminal sur le port Edouard Herriot, aménagement du terminal principal de Vénissieux ; développement de terminaux satellites dans le sillon alpin (Annecy) et sur l'agglomération stéphanoise, équipement des ports fluviaux (Valence) ;
- En Provence-Alpes-Côte d'Azur : augmentation de capacité des terminaux de Canet et Mourepiane à Marseille ; création de nouvelles plates-formes à Grans Miramas et Cavaillon.
- En Languedoc-Roussillon : augmentation de capacité du terminal de Perpignan.

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

Sur la base des éléments qui précèdent, la situation de référence correspond, à ce stade de l'ouvrage, aux hypothèses suivantes :

- une offre d'infrastructures de transports telle qu'elle est décrite au point précédent ;
- une hypothèse prudente d'évolution du PIB de 1,9 %, conforme aux prévisions macro-économiques les plus récentes ;
- une politique de transports poursuivant les efforts actuels en faveur d'un rééquilibrage modal.

- pour le fluvial, le volume de trafic annuel passe de 5 Mt à 7 à 8 Mt en 2020.

Le réseau ferroviaire devrait permettre une meilleure utilisation des capacités résiduelles, correspondant à une augmentation de 20 % du trafic voyageurs et de 30 % du trafic fret.

Pour la route, la situation de référence correspond à une augmentation du trafic comprise, suivant la période de l'année, entre 33 et 38 % sur l'A7 et entre 18 et 34 % sur l'A9. Quasiment toutes les sections de ces deux autoroutes affichent, en 2020, une situation très fortement dégradée. Cette évolution s'accompagne d'une augmentation des émissions des gaz à effet de serre, la pollution de l'air étant quant à elle en baisse, compte tenu des hypothèses actuelles sur les progrès technologiques.

3. Quelle politique de transports en 2020 pour la vallée du Rhône et l'arc languedocien ?

Les estimations de niveaux de service montrent que, en 2020, en dépit de l'évolution déjà décidée dans l'offre d'infrastructures fluviales, maritimes, routières et ferroviaires (scénario de référence), l'A7 et l'A9 connaîtront malgré tout des conditions de circulation dégradées :

- apparition, hors été, de saturation les jours ouvrables ;
- forte augmentation, en été, du nombre de jours ouvrables saturés.

Or, le bon fonctionnement de l'axe est une condition nécessaire à l'économie, comme rappelé par le CIADT. C'est pourquoi il convient de s'interroger sur d'autres mesures, spécifiques à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien, afin d'absorber le trafic prévisible et de maintenir un niveau de service satisfaisant. Ces mesures sont de différentes natures : mesures de gestion, création de nouveaux services, accroissement de capacité.

3.1 Améliorer la gestion des réseaux existants

Il s'agit de mesures destinées, sans modifier les réseaux existant en 2020, à améliorer, à court et à moyen terme, la gestion et l'exploitation de ces réseaux ; elles présentent l'avantage de pouvoir, pour certaines, être mises en œuvre rapidement, à moindre coût et de retarder des investissements lourds.

Les mesures possibles sont les suivantes :

- améliorer l'exploitation du mode fluvial ;
- optimiser les circulations des trains ;
- moduler la tarification du réseau autoroutier ;
- réguler la vitesse de circulation sur l'axe autoroutier ;
- réguler l'accès à l'axe autoroutier.

3.2 Développer ou créer de nouveaux services favorisant le rééquilibrage modal

Ces mesures de développement ou de création de nouveaux services sont destinées à rendre les modes ferroviaire et fluvial plus compétitifs et à favoriser le rééquilibrage modal ; ces mesures visent à diminuer le nombre de véhicules sur A7 et A9 et, par conséquent, à améliorer les conditions de circulation et de sécurité ; elles diminueraient également les impacts négatifs du transport routier, notamment sur l'environnement.

Mesures de développement ou de création de nouveaux services favorisant le report modal marchandises :

- faire évoluer les technologies et l'organisation du transport fluvial ;
- développer les autoroutes de la mer ;
- mettre en place un service d'autoroute ferroviaire ;
- développer le transport combiné.

Mesures de développement ou de création de nouveaux services favorisant le report modal voyageurs :

- développer les TER ;
- développer les TGV, dans la mesure des capacités disponibles.

3.3 Les niveaux de service et les impacts prévisibles des mesures présentées : le scénario volontariste

Ces mesures, qui comportent toutes un certain degré de complexité, ne peuvent apporter indépendamment les unes des autres une réponse au problème rencontré⁹.

Il est par ailleurs extrêmement difficile d'estimer l'impact de chacune sur le niveau de service des autoroutes A7 et A9, d'autant que toute prévision en matière d'impact de trafic comporte une marge d'incertitude. Aussi ces mesures doivent-elles être « combinées » de manière cohérente et constituer ainsi une stratégie d'action pour 2020, dite scénario « volontariste », qui vise à développer les modes alternatifs à la route et à minimiser le trafic sur les autoroutes A7 et A9.

Ce scénario volontariste s'appuie sur la situation de référence et prend également en compte :

- une modulation spatiale et temporelle des péages favorisant des reports de trafic sur les autoroutes A75 et A51 ;
- les aménagements des RN7, RN86 et RN113 de façon continue à 2x2 voies en artères interurbaines, avec déviation de toutes les agglomérations¹⁰ ;
- le développement du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

Par ailleurs, ce scénario n'exclut pas des mesures de gestion de trafic afin d'atténuer la gêne occasionnée aux usagers.

Le scénario volontariste se traduit par un important report modal, à savoir un report vers le ferroviaire de 2,5 millions de voyageurs par an dans la vallée du Rhône (soit 2 900 VL/jour) ainsi qu'un report vers le ferroviaire et vers le fluvial de 20,4 Mt de marchandises par an pour l'A7 et de 27,4 Mt de marchandises par an sur l'A9, soit respectivement 5 400 PL/jour et 7 300 PL/jour en jours ouvrables.

LE SCÉNARIO VOLONTARISTE AU NIVEAU NATIONAL

Au niveau national, ce scénario correspond à une situation où le transport ferroviaire représenterait, à l'horizon 2020, un volume de 80 milliards de tonnes-kilomètres, soit 45 % d'augmentation par rapport à la situation 2002. C'est également un scénario qui tient compte du fait que la vallée du Rhône et l'arc languedocien, axes économiques majeurs, offrent des possibilités particulièrement propices au développement des modes alternatifs, et notamment du fret ferroviaire.

Sur le plan environnemental, la mise en œuvre du scénario volontariste a un effet positif, puisqu'il en résulte une réduction du niveau de trafic routier et, par conséquent, une réduction du niveau de nuisances (pollutions, effet de serre) comme une diminution des accidents et des risques.

Une possible augmentation du niveau des nuisances sonores pourrait cependant être associée au développement de nouveaux services ferroviaires.

Les trafics et niveaux de service de l'A7 et l'A9 résultant de ce scénario volontariste montrent que, par rapport à la situation de référence, les trafics diminuent respectivement de 9 à 17 % sur l'A7 et de 2 à 14 % sur l'A9 (de 9 à 16 % et de 5 à 13 % en été). Toutefois, les usagers des autoroutes A7 et A9 continueront de connaître 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.

⁹ Elles ne sont pas toutes compatibles et, même lorsqu'elles le sont, les impacts ne sont pas directement cumulables. Par exemple, développer le mode fluvial peut retirer du fret à la route mais peut aussi en retirer au fer.

¹⁰ Bien que ces aménagements soient destinés à répondre à une forte demande locale de transport, on peut craindre que certains trafics de moyenne et longue distance ne se reportent également sur les RN compte tenu de la gratuité (ce report est évalué à environ 8 500 véhicules/jour pour la vallée du Rhône).

3.4 L'accroissement de capacité des infrastructures

Une dernière catégorie de mesures concerne l'accroissement de capacité des infrastructures existantes, afin de renforcer l'amélioration des niveaux de service déjà obtenus grâce aux mesures présentées précédemment. Il s'agit ici :

- d'améliorer les infrastructures et équipements actuels du réseau fluvial : l'objectif est de moderniser le réseau fluvial et de valoriser son potentiel pour la desserte des ports maritimes (amélioration des infrastructures d'accès, évolution de la réglementation⁽¹¹⁾, renforcement du rôle des ports intérieurs comme plates-formes multimodales⁽¹²⁾, doublement des écluses) ;
- de réaliser les aménagements de capacité permettant de mettre en service le TGV sud-européen entre Montpellier et Perpignan, avec l'objectif à terme de relier Barcelone à Lyon en 3h00, à Paris en 4h30 et à Marseille en 2h00 ;
- d'accroître les capacités routières, soit par l'élargissement des autoroutes A7 entre Valence et Orange et A9 entre Nîmes et Narbonne (aménagement sur place avec la construction d'une infrastructure additionnelle et indépendante permettant de diviser voire de répartir les flux en fonction du trafic) soit par la construction d'une nouvelle autoroute (dite autoroute du piémont) à 2x2 voies à l'ouest du Rhône entre l'A7 (sud de Valence) et l'A9 (nord de Narbonne).

- Pour l'élargissement de A7-A9 : le concept envisagé permettrait d'augmenter la capacité des axes A7 et A9 et d'améliorer en conséquence la fluidité (atout du développement des territoires et notamment de l'accessibilité des grands pôles logistiques⁽¹³⁾ ou touristiques⁽¹⁴⁾), le niveau de service (grâce à une augmentation flexible de capacité), ainsi que la sécurité. Sur le plan environnemental, il renforce l'effet de coupure existant, et l'augmentation de capacité s'accompagnerait d'une augmentation des nuisances sonores, des pollutions (CO₂ et gaz à effet de serre) et pollutions locales. Il nécessiterait de plus des investissements pour ne pas augmenter les nuisances sonores.

- Pour l'autoroute du piémont : en proposant une alternative au corridor rhodanien et en séparant les trafics Nord-Sud et Est-Ouest, le nouvel itinéraire permettrait d'améliorer très sensiblement la fluidité et la sécurité des axes A7 et A9. Il assurerait en outre une desserte performante de régions aujourd'hui enclavées (amélioration de la desserte de Privas et d'Aubenas, ainsi qu'une grande partie du plateau ardéchois) et pourrait ouvrir ainsi un cadre de développement nouveau pour l'arrière-pays de l'arc languedocien (tout en préservant les zones naturelles les plus sensibles des contreforts des Cévennes). Enfin, il permettrait un développement vers le nord des agglomérations de Montpellier et de Béziers et donnerait une opportunité au Valentinois de constituer un pôle logistique relais entre le sud de l'Europe, l'Italie et les pays de l'Est. Par contre, il traverserait des milieux aujourd'hui préservés, et créera des impacts environnementaux tel qu'un effet de coupure, des pollutions locales, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre. Enfin, il constituerait un encouragement à l'utilisation du mode routier pour lequel il créerait une demande nouvelle.

3.5 Aménagement du territoire et infrastructures : quels enjeux ?

Les différentes mesures évoquées vont nécessairement influencer sur le devenir des territoires. C'est pourquoi une réflexion a été menée pour mesurer leur impact sur l'aménagement du territoire. A cet effet, trois scénarios contrastés ont été envisagés :

- le scénario de référence ;
- le scénario des aménagements sur place, qui correspond globalement au scénario volontariste pour les modes non routiers et à l'élargissement de l'A7 et de l'A9 ;
- le scénario de la réalisation d'une nouvelle infrastructure entre Valence et Narbonne.

11 Il s'agirait de permettre l'accès des unités fluviales aux zones de navigation maritimes.

12 L'intégration des ports intérieurs dans le réseau trans-européen des transports va permettre de mieux structurer la politique de report modal aux niveaux européen, national et régional autour des dynamiques portuaires.

13 Marché de Perpignan-Saint-Charles, port de Marseille/Fos, Valentinois, Avignon etc.

14 Drôme, Ardèche, littoral méditerranéen etc.

De manière simplifiée, trois territoires ont été pris en compte dans cette réflexion avec pour chacun une problématique particulière :

- le territoire de la plaine et du piémont languedociens avec, en particulier, la question relative à l'agglomération montpelliéraine : continue-t-elle, au regard des différents scénarios, à concentrer l'ensemble des éléments du développement démographique et économique, ou peut-on répartir la croissance sur d'autres territoires ?
- la moyenne vallée du Rhône, où deux questions se posent :
 - l'influence de la solution retenue pour les transits Nord-Sud (routier, ferroviaire et fluvial) sur le développement économique de la région valentinoise ;
 - les effets indirects potentiels d'une infrastructure nouvelle de grand transit dans le secteur très sensible que constitue l'Ardèche centrale (Parc naturel régional des Monts d'Ardèche, sites touristiques des gorges de l'Ardèche, etc.) actuellement exempt de grandes infrastructures de transport ;
- le Grand Avignon, au carrefour des axes de transport que constituent la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, avec une interrogation sur le développement de ce territoire et sur son rôle dans les différents scénarios envisagés.

Conclusion de la synthèse

la concertation sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

Dans le cadre d'une concertation préalable à un débat public, le présent document expose :

- *un état des lieux des territoires intéressés par cette question dans les régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon ;*
- *une analyse multimodale, à l'horizon 2020, dans un périmètre physique centré autour de l'axe Lyon-Avignon-Perpignan, 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 créations de nouveaux services, voire même de nouvelles infrastructures.*

Cette concertation est destinée à recueillir des contributions écrites sur :

- *les enjeux d'aménagement, de développement et de desserte des territoires ;*
- *le diagnostic porté sur le fonctionnement du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ;*
 - *les orientations à long terme 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.*

Elle devrait permettre 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 dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.