

# *Débat public*

*sur la Vallée du Rhône et l'arc languedocien*

**Intervention de Jacques Estour**

**Audition publique - VRAL**

**Lyon le 18 mai 2006**

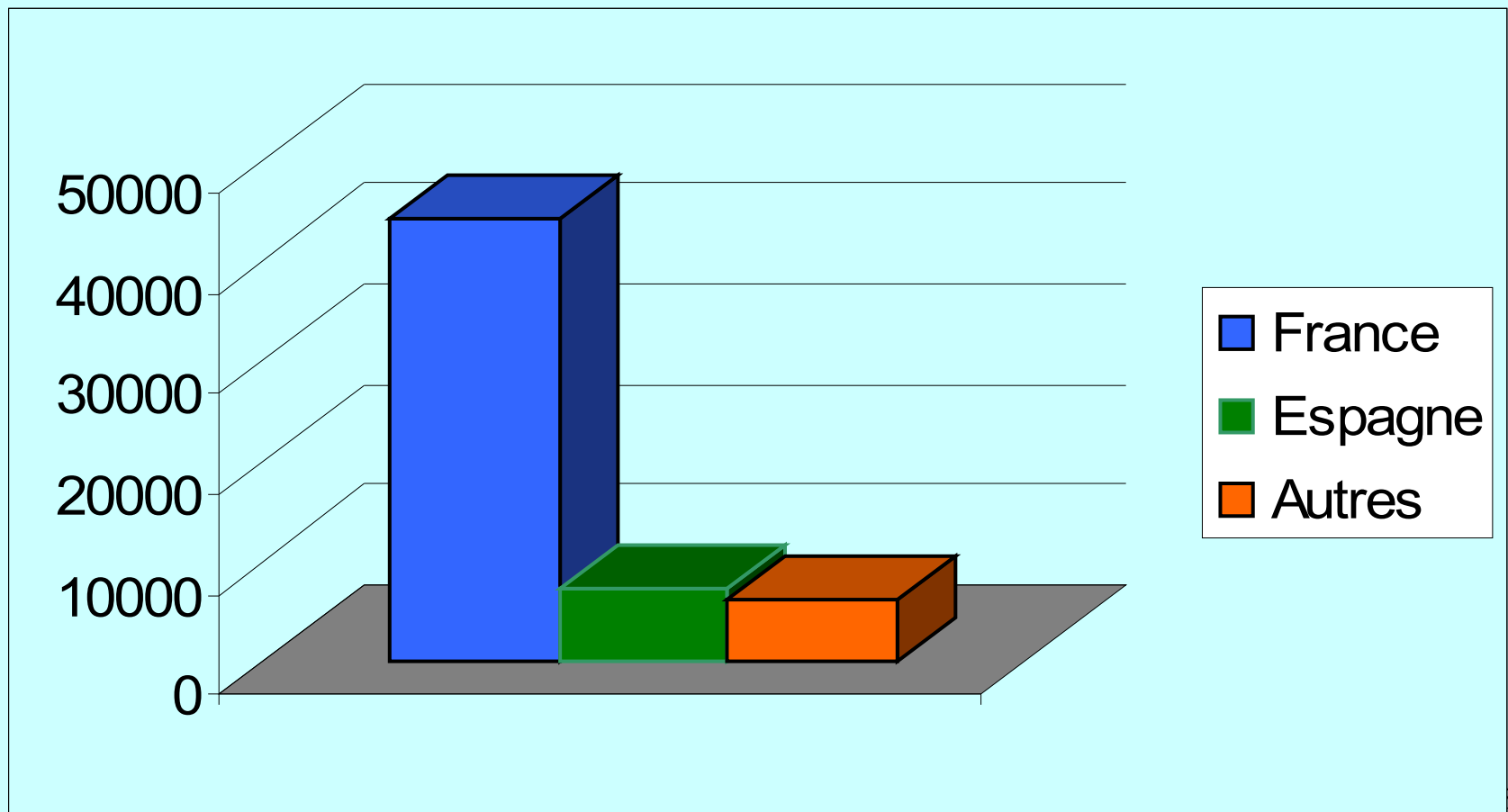


*Le trafic de la vallée est d'abord généré par sa propre économie et ses habitants*

- ◆ Entre **Lyon et Montpellier** (242 km), la distance moyenne parcourue par les VL est de 84 km et de 111 km pour les PL.  
12% des VL et 26% des PL seulement font le trajet de bout en bout.
- ◆ Entre **Lyon et Aix en Provence**, (250km), la distance moyenne parcourue par les VL est de 91 km, 87 km pour les PL.  
13% des VL et 8% des PL font le trajet de bout en bout.



## Répartition par pavillon





## *Origine et destination des PL empruntant la vallée du Rhône*

- ◆ Près de la moitié des PL (46%) opèrent des trajets internes aux trois régions, Rhône Alpes, PACA, Languedoc Roussillon.
- ◆ Un tiers vient charger ou décharger dans ces régions, en provenance ou en direction d'une autre région.
- ◆ Moins de 20% sont en transit, c'est-à-dire opèrent des trafics dont l'origine et la destination sont extérieures à nos trois régions.

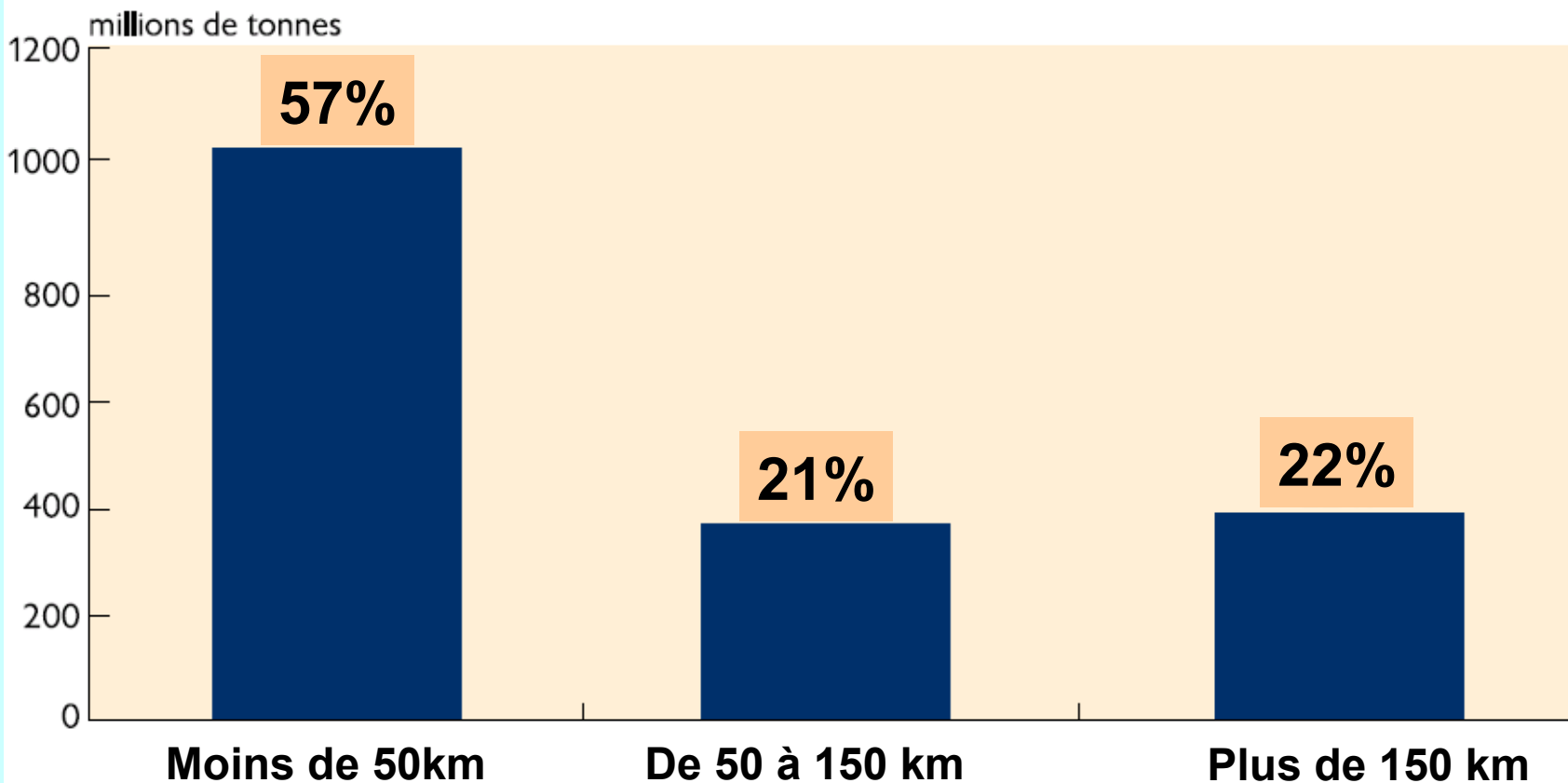


# *La distance parcourue par les marchandises*

## ■ Transport de marchandises selon la distance en charge en 1998

Transport national et partie française des trajets d'échanges internationaux (hors transit)

Source : Direction des Affaires Économiques et Internationales (DAEI)







# Trafic marchandises sur la section Valence - Orange

En millions de tonnes	Voie d'eau	Fer	Route	Total
Année 2000	2,2	15,1	54	71,3
Part modale	3 %	21 %	76 %	100 %

•Source : Etude CETE Méditerranée 2002 – dossier du débat public VRAL page 20

Hypothèse de croissance à 20 ans : trafic total en augmentation de 50%		Politique volontariste : Doublé le trafic ferroviaire Tripler le trafic par la voie d'eau		
En millions de tonnes	Voie d'eau	Fer	Route	Total
Année 2020	6,6	30,2	70,2	107
Part modale	6 %	28 %	66 %	100 %
<b>Variation 2020/2000</b>	<b>+200%</b>	<b>+100%</b>	<b>+30%</b>	<b>+50%</b>
Si l'on arrivait à tripler le trafic par la voie d'eau et doubler le fret ferroviaire sur la section Valence - Orange d'ici 2020, le trafic routier augmenterait encore de 30% dans l'hypothèse d'un trafic global en augmentation de 50%.				



# *L'importance du tourisme : le poids des régions*

## *Languedoc Roussillon, PACA, Rhône-Alpes en France*

<b>L'offre d'hébergement</b> (Source : Insee/Direction du Tourisme)		<b>%</b>
<b>Hôtellerie (chambres)</b>	<b>167 931</b>	<b>27,3</b>
<b>Résidences de tourisme (lits)</b>	<b>309 082</b>	<b>67,9</b>
<b>Campings classés (emplacements)</b>	<b>293 294</b>	<b>31,4</b>
<b>Villages de vacances (lits)</b>	<b>119 572</b>	<b>43,3</b>
<b>Meublés classés de tourisme</b>	<b>73 571</b>	<b>46,5</b>
<b>Résidences secondaires</b>	<b>1 054 878</b>	<b>39,9</b>



*L'importance du tourisme : le poids des régions  
Languedoc Roussillon,  
PACA, Rhône-Alpes en France*

<b>Nombres de nuitées (en millions)</b> <b>Source : Etude flux 2004 - BET</b>	<b>479 155</b>	<b>32,9%</b>
<b>Consommation touristique (en millions d'euros)</b> <b>Source : Direction du tourisme 2004</b>	<b>28 751</b>	<b>31,8%</b>
<b>Emplois saisonniers (UNEDIC – 2003)</b>	<b>204 427</b>	<b>27,2%</b>
<b>Produit de la taxe de séjours (en €)</b> <b>Source : Ministère de l'Intérieur – 200)</b>	<b>57 390 973</b>	<b>45,4%</b>

## *Mode de transports utilisés par les touristes*

Source : SOFRES –  
Direction du  
tourisme

	FRANCE		RHONE-ALPES	
	1998	2003	1998	2003
<b>Voiture</b>	<b>79,5</b>	<b>84</b>	<b>80,7</b>	<b>83,8</b>
<b>Train</b>	13,4	12,2	13,8	12,8
<b>Avion</b>	2,4	1,8	0,6	1
<b>Autocar</b>	1,9	1,3	2,7	1,9
<b>Autres</b>	2,8	0,7	2,2	0,5

# *L'atout logistique du Grand Sud-Est*

Répartition de la demande placée **d'entrepôts de plus de 10 000 m<sup>2</sup>** par région

2003

Total France = 952 000 m<sup>2</sup>

dont

Grand S.E. = **45%**

Rhône-Alpes

**25%**

240 000 m<sup>2</sup>

Bouches du  
Rhône

**13%**

125 000 m<sup>2</sup>

Ile de France

28%;

267 000 m<sup>2</sup>

Autres

17%;

165 000 m<sup>2</sup>

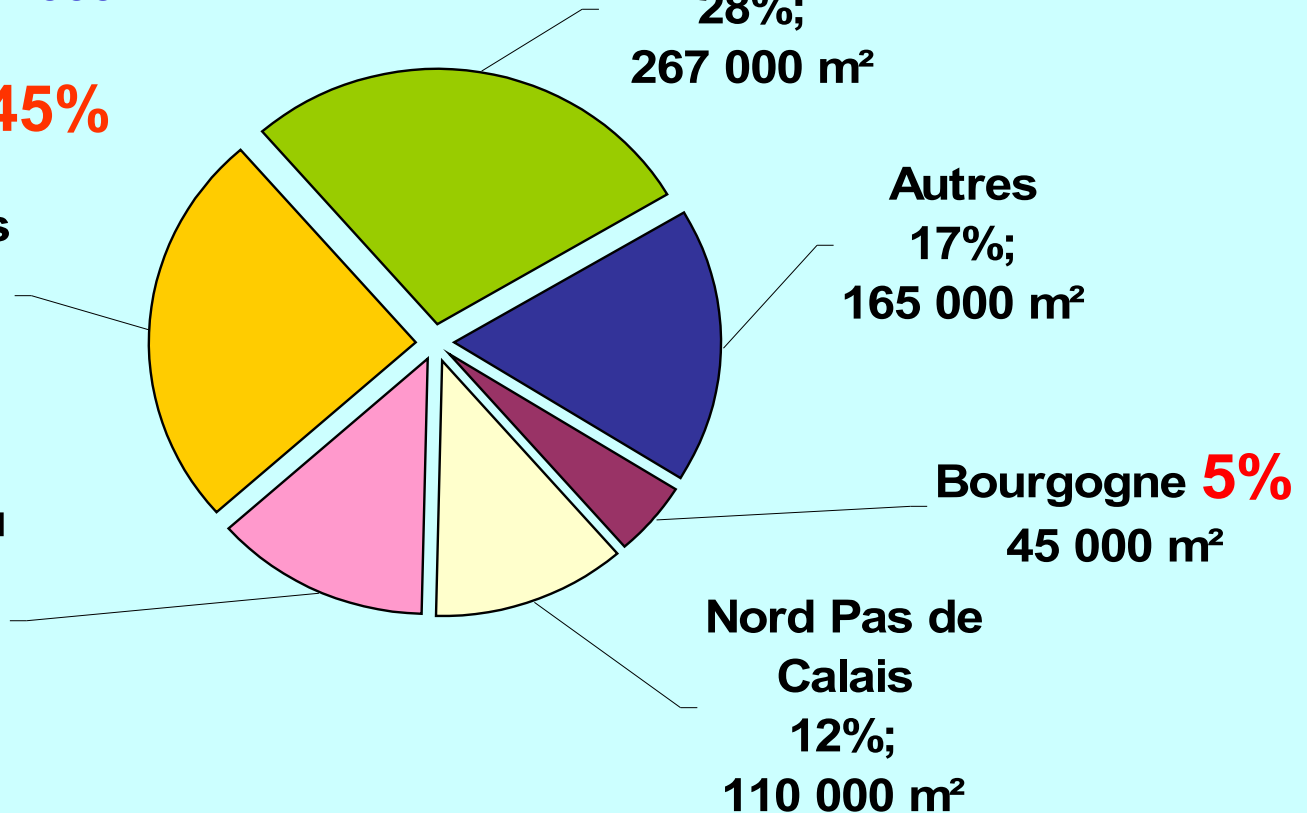
Bourgogne **5%**

45 000 m<sup>2</sup>

Nord Pas de  
Calais

12%;

110 000 m<sup>2</sup>





# *Le financement des infrastructures de transports*

- ◆ Les ressources fiscales tirées de chaque mode :  
le bilan financier (1996)

## ***La fiscalité générée par chaque mode de transport en 1996***

Source : compte satellite des transports	TVA	Autres taxes	Total
Route	16,51	29,74	<b>46,25</b>
Fer	0,24	0,49	0,73
TCU	0,37	0,34	0,71
Aérien	0,23	0,49	0,72
Maritime	0,06	0,09	0,15
Fluvial	0,03	0,02	0,05
<b>TOTAL</b>	<b>17,44</b>	<b>31,17</b>	<b>48,61</b>

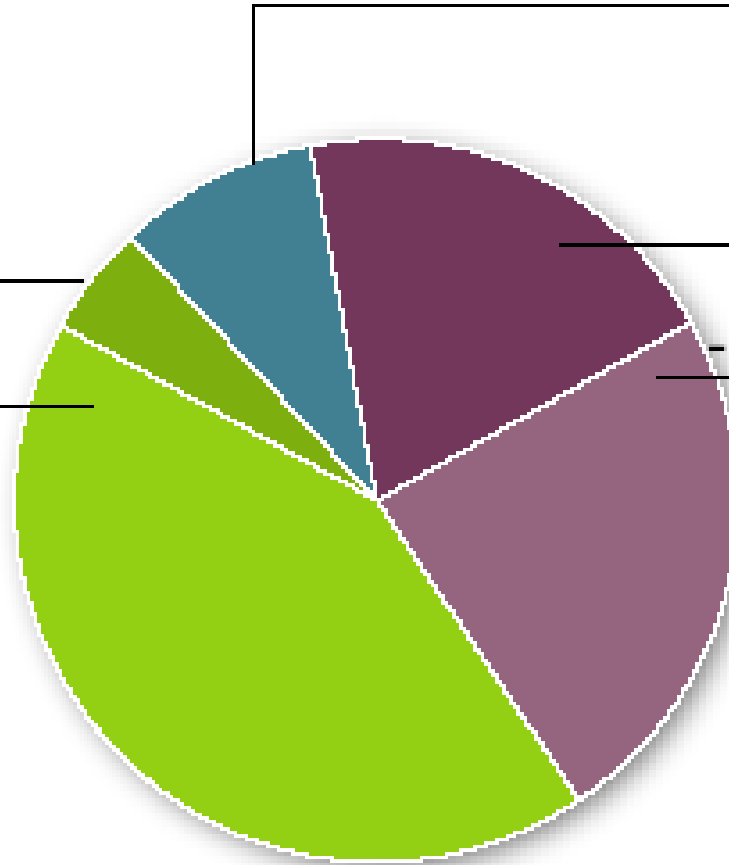


# Les affectations des dépenses de transport de l'État et des Collectivités locales (investissements et fonctionnement) : 40 Mds€

**Autres modes : fluvial, aérien, maritime 9 %  
3,6 Mds€**

**Fer, transports collectifs  
urbains 47,5 %  
19 Mds€ soit :**  
- investissement : 5 %  
- fonctionnement : 42,5 %

**Routes 43,5 %  
17,4 Mds€ soit :**  
- investissement : 19,75 %  
- fonctionnement : 23,75 %



# *Le risque de marginalisation du Grand Sud-Est*

Les corridors européens Nord-Sud de Fret ferroviaire (infrastructures à l'horizon 2020)

