

# Formation de l'Atelier citoyen Vallée du Rhône et Arc languedocien

Pierre ZEMBRI

Université de Cergy-Pontoise

Équipe Mobilité, réseaux, territoires &  
Environnement (MRTE)

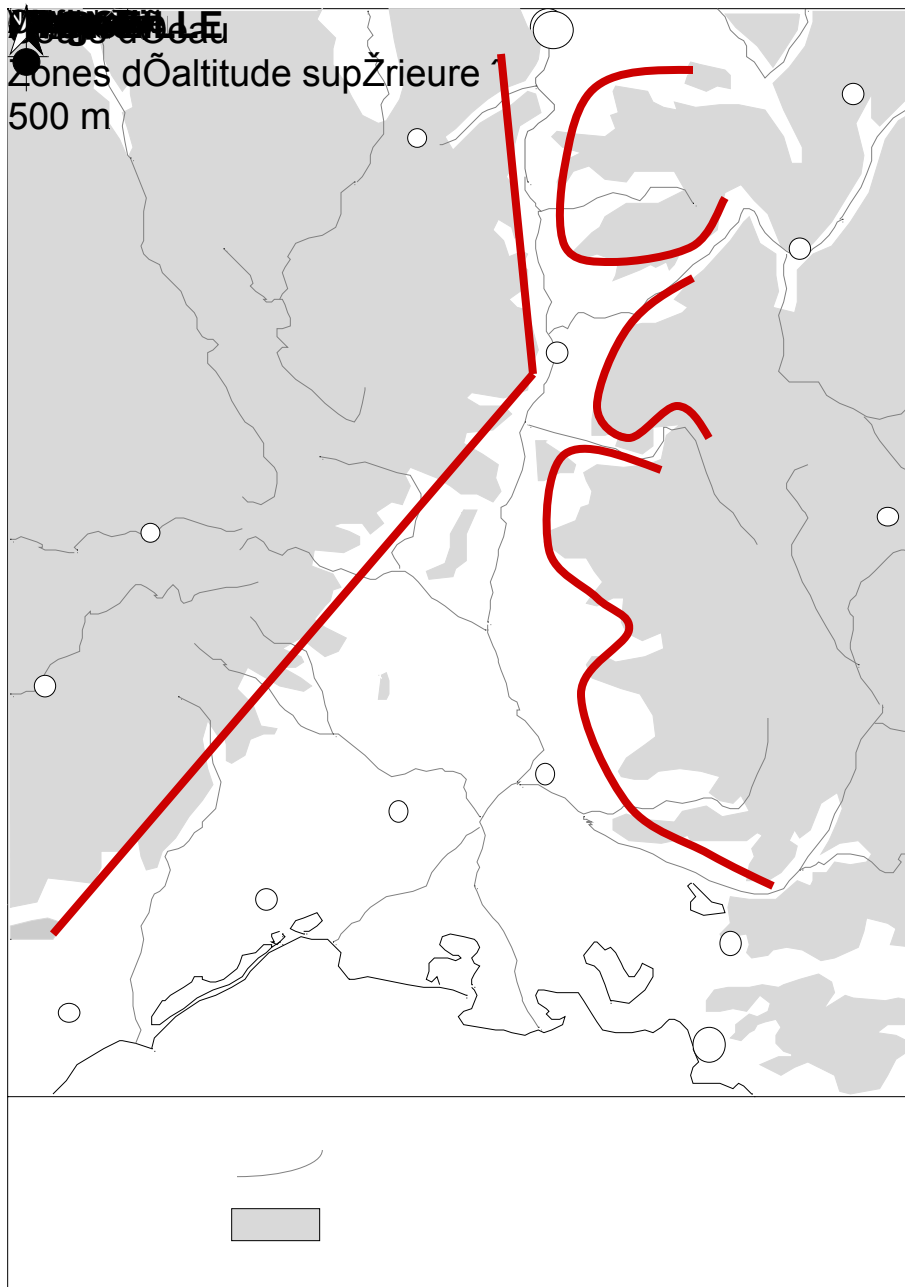
4 mars 2006

# Objectifs de l'intervention

- Décrire le cadre géographique du débat,
- Expliquer sur le long terme la constitution d'un couloir de circulation multimodal difficilement évitable,
- Caractériser les trafics qui empruntent le couloir du Rhône et son débouché languedocien

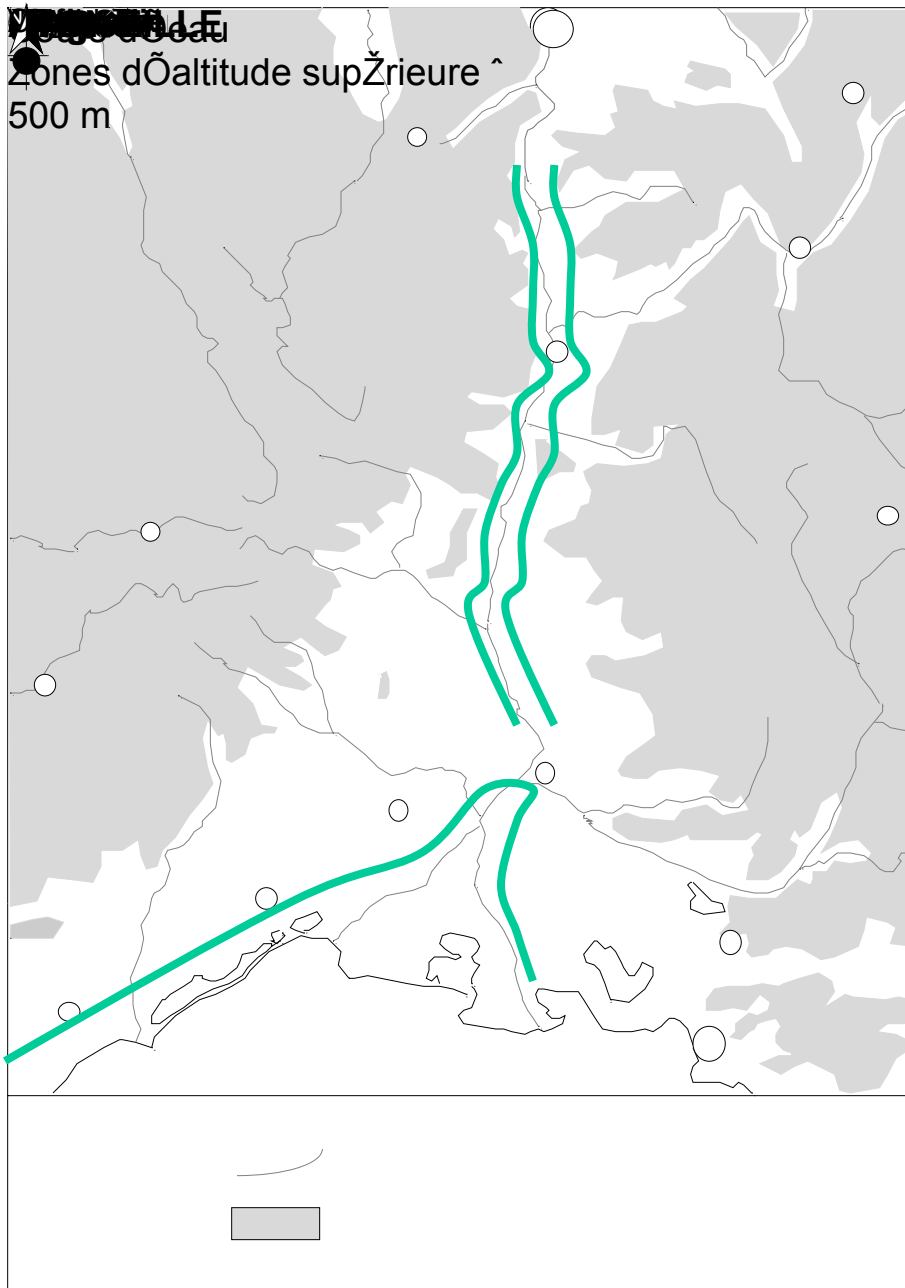
# 1. Cadrage géographique

- Rôle important de la topographie, et surtout des obstacles naturels,
- Canalisation "naturelle" des flux dans un couloir de 300 km, suivi au Sud d'un cône de diffusion finissant lui-même sur la Mer,
- Absence d'itinéraires alternatifs équivalents dans un rayon de 200 km.

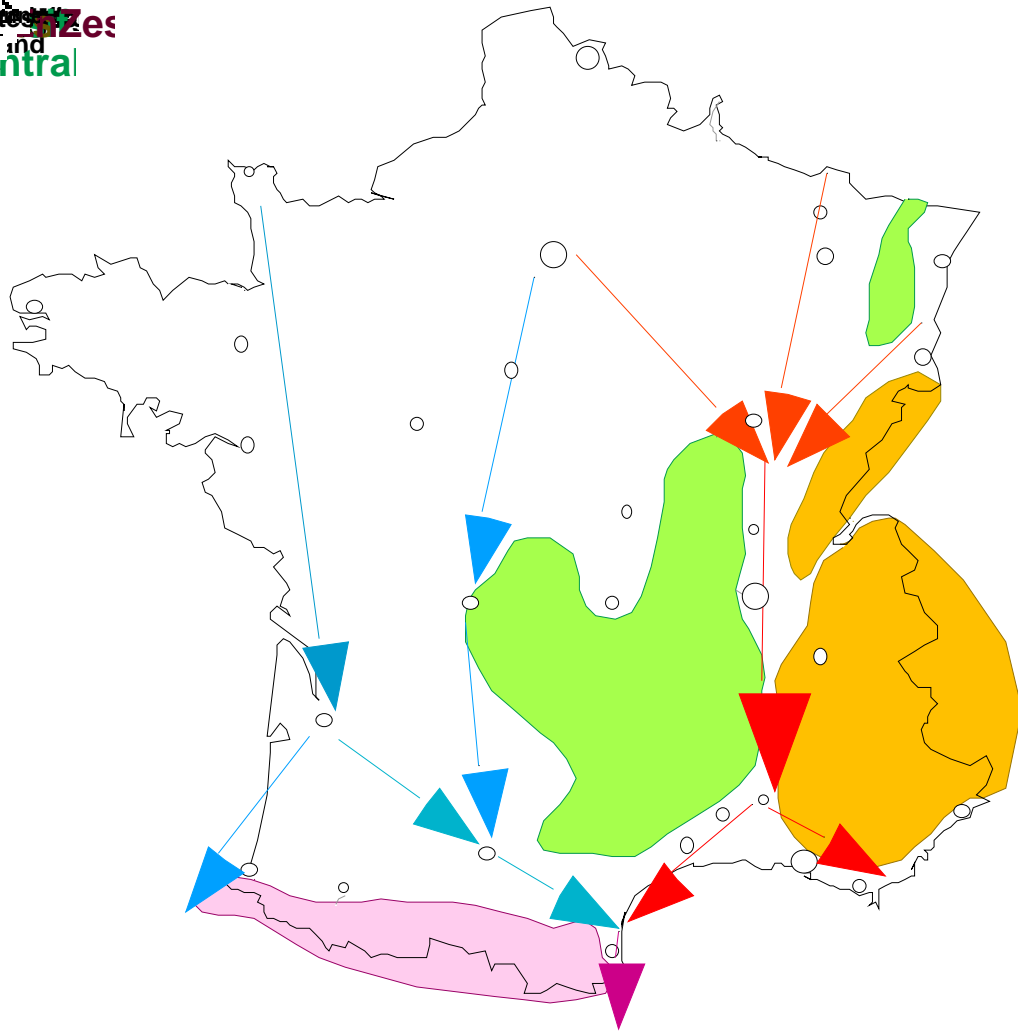


Les deux masses montagneuses du Massif Central et des Préalpes enserrment de plus ou moins loin le couloir du Rhône.

Les possibilités de s'échapper de l'axe sont quasi-inexistantes côté Massif Central, et rares côté Préalpes



Le lit majeur inondable du Rhône et les zones humides du delta et du Bas-Languedoc ont longtemps constitué des zones répulsives.

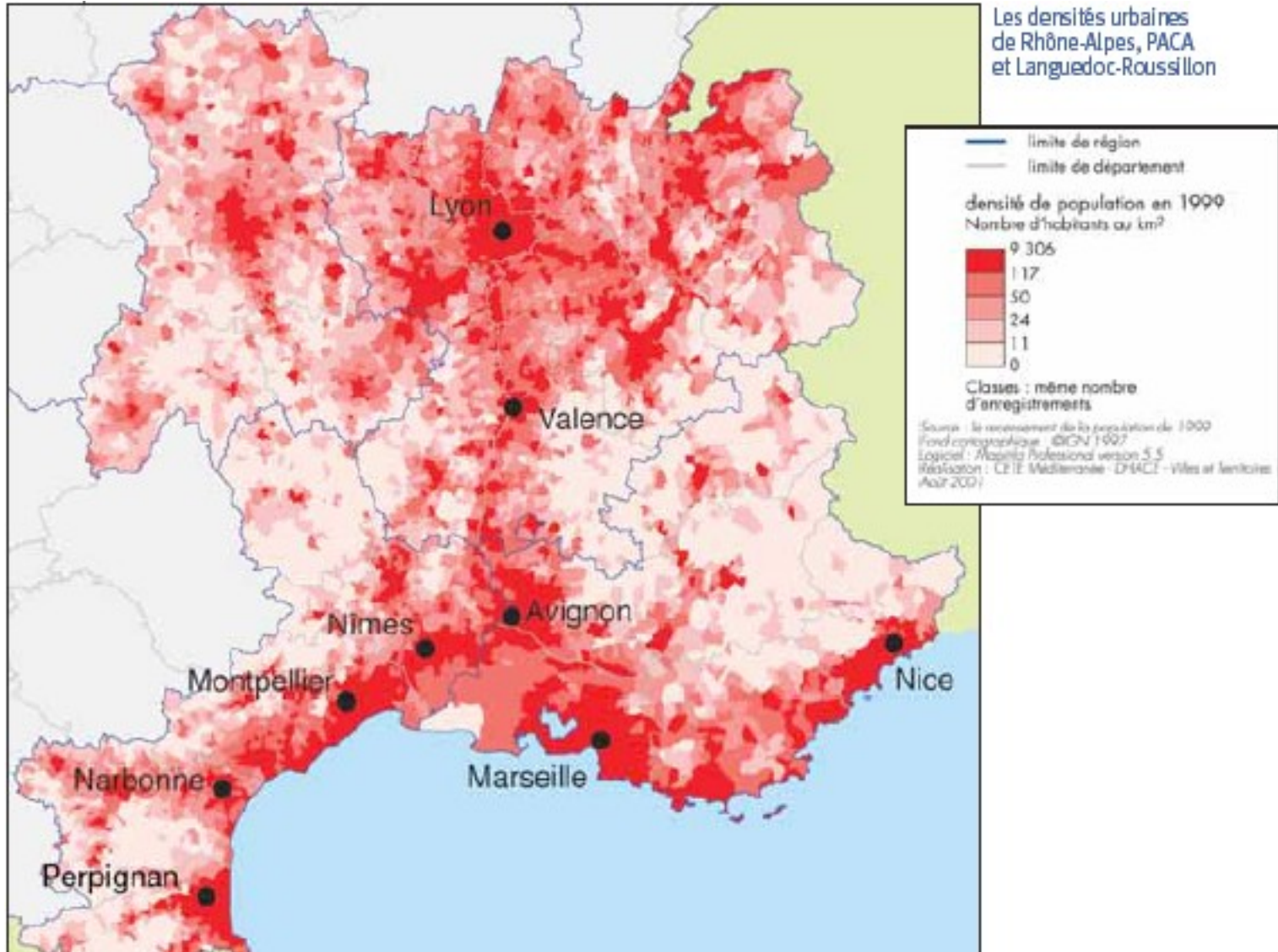


La canalisation  
des flux par les  
reliefs donne un  
rôle particulier au  
couloir du Rhône.

L'absence  
d'itinéraires  
alternatifs  
proches  
également.



# La concentration des flux s'accompagne d'une concentration linéaire de population qui contribue à saturer les rares zones planes.

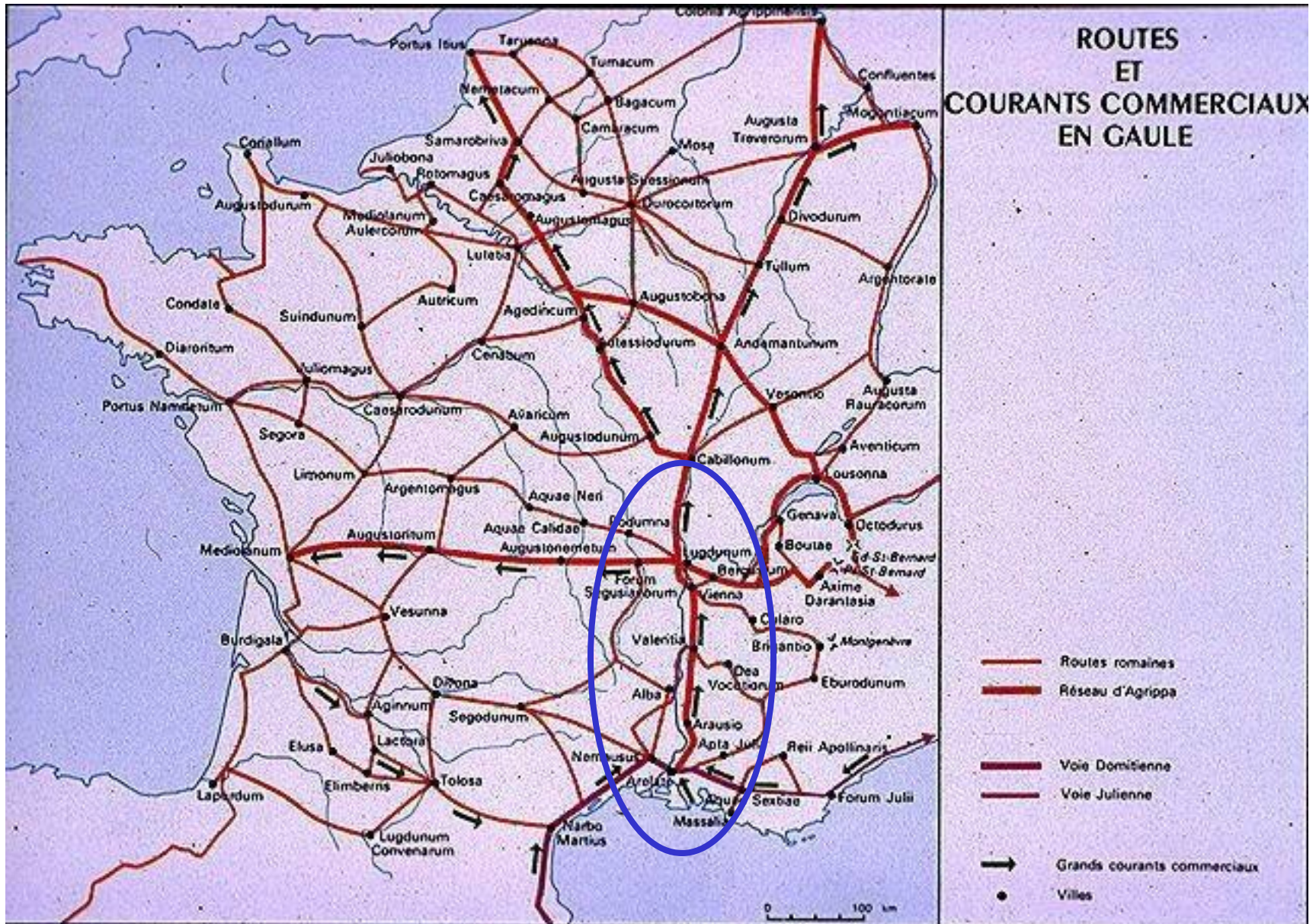


## 2. Le couloir de circulation multimodal du Rhône et son prolongement languedocien

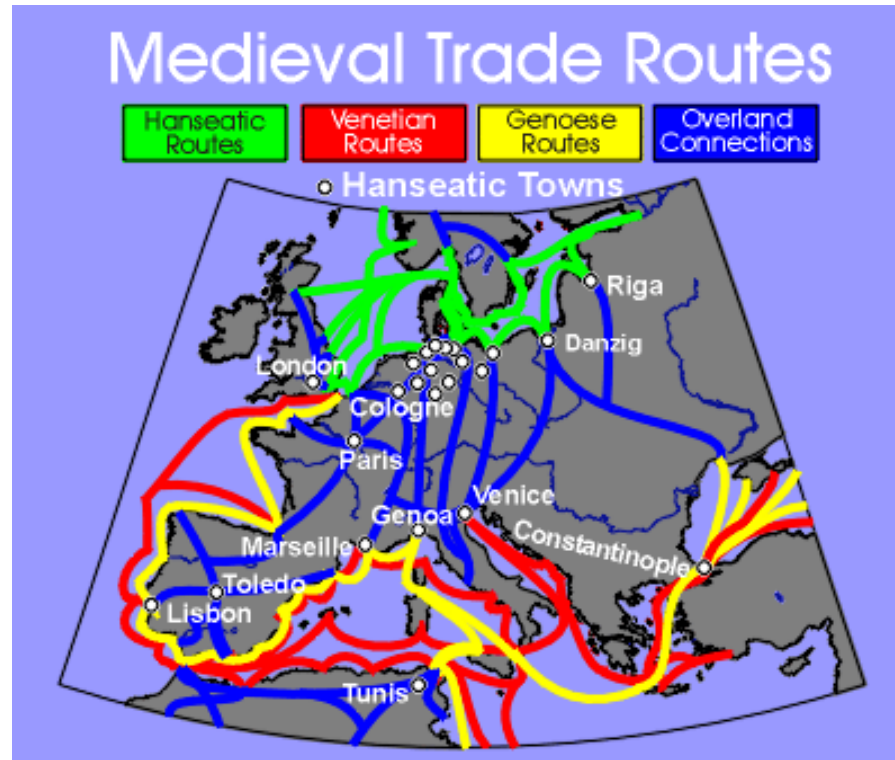
- Une circulation ancienne
- Une accumulation progressive d'infrastructures
- Des projets déjà anciens de désaturation du couloir



# Un équipement précoce du couloir du Rhône et du Languedoc



# Une route commerciale active au Moyen-âge





# L'accumulation des infrastructures

L'axe du Rhône est un **axe tri-modal** associant :

- la route (deux RN et une autoroute),
- le mode ferroviaire (2 lignes classiques et une LGV),
- le mode fluvial avec un aménagement très poussé du cours du Rhône pour limiter le risque d'inondation, alimenter des périmètres d'irrigation et produire de l'électricité (centrales de basse chute).

Son prolongement sur le littoral du Languedoc associe route et rail, avec un moindre niveau d'équipement (une voie ferrée, 1 RN, 1 autoroute).

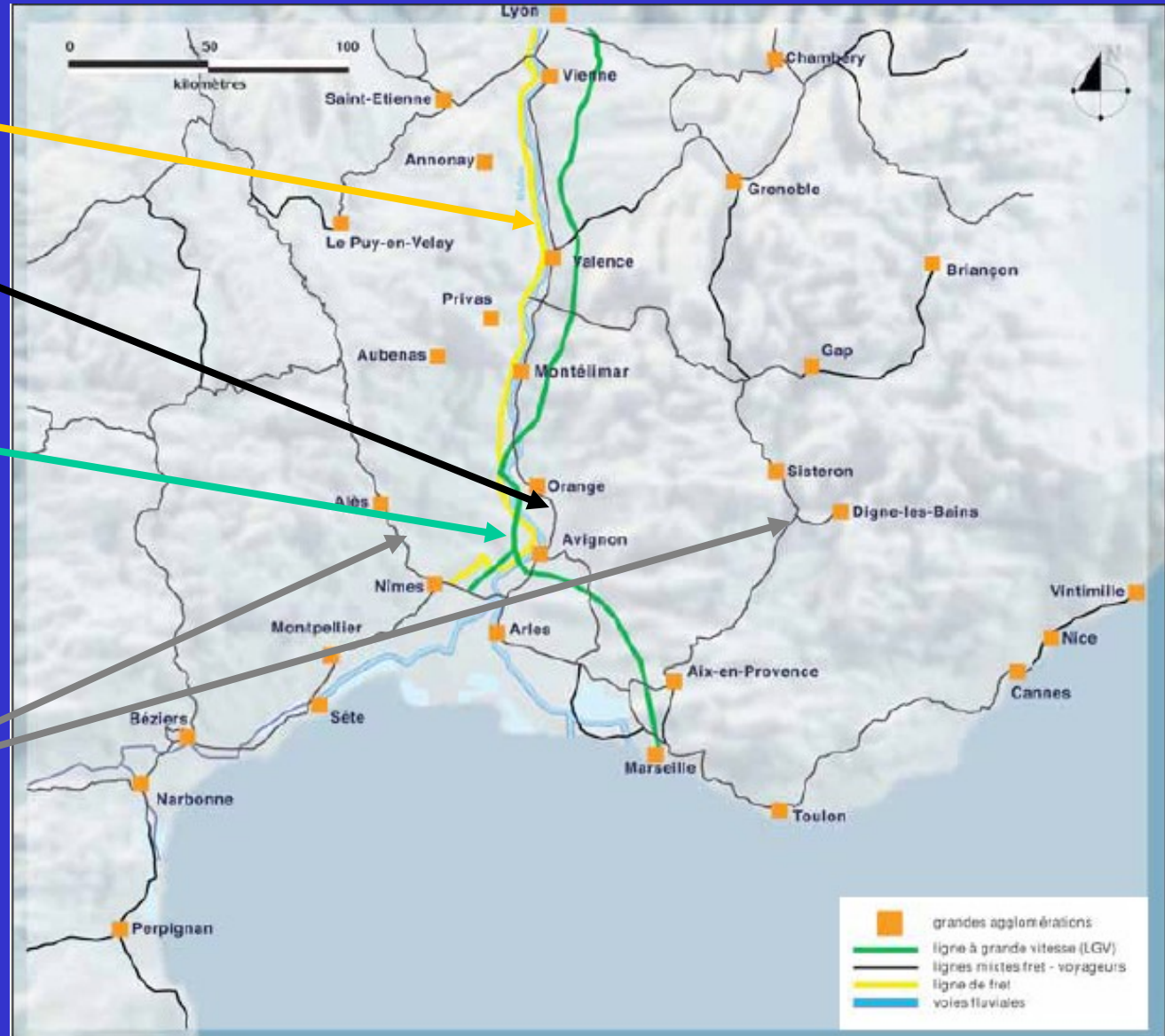
# L'équipement ferroviaire

1 ligne spécialisée Fret

1 ligne mixte

1 ligne à grande vitesse

Des lignes encadrantes peu efficaces et frappées d'obsolescence



- Ligne à grande vitesse (avec réserve de capacité)
- Ligne saturée dominante de trafic fret (la nuit)
- Ligne saturée en permanence (mixte des trafics)
- Noeud se comportant en goulet d'étranglement



# La saturation du réseau ferroviaire menace surtout la ligne du Languedoc

L'état du réseau ferroviaire français à la fin 2004

# L'équipement routier de l'aire d'étude

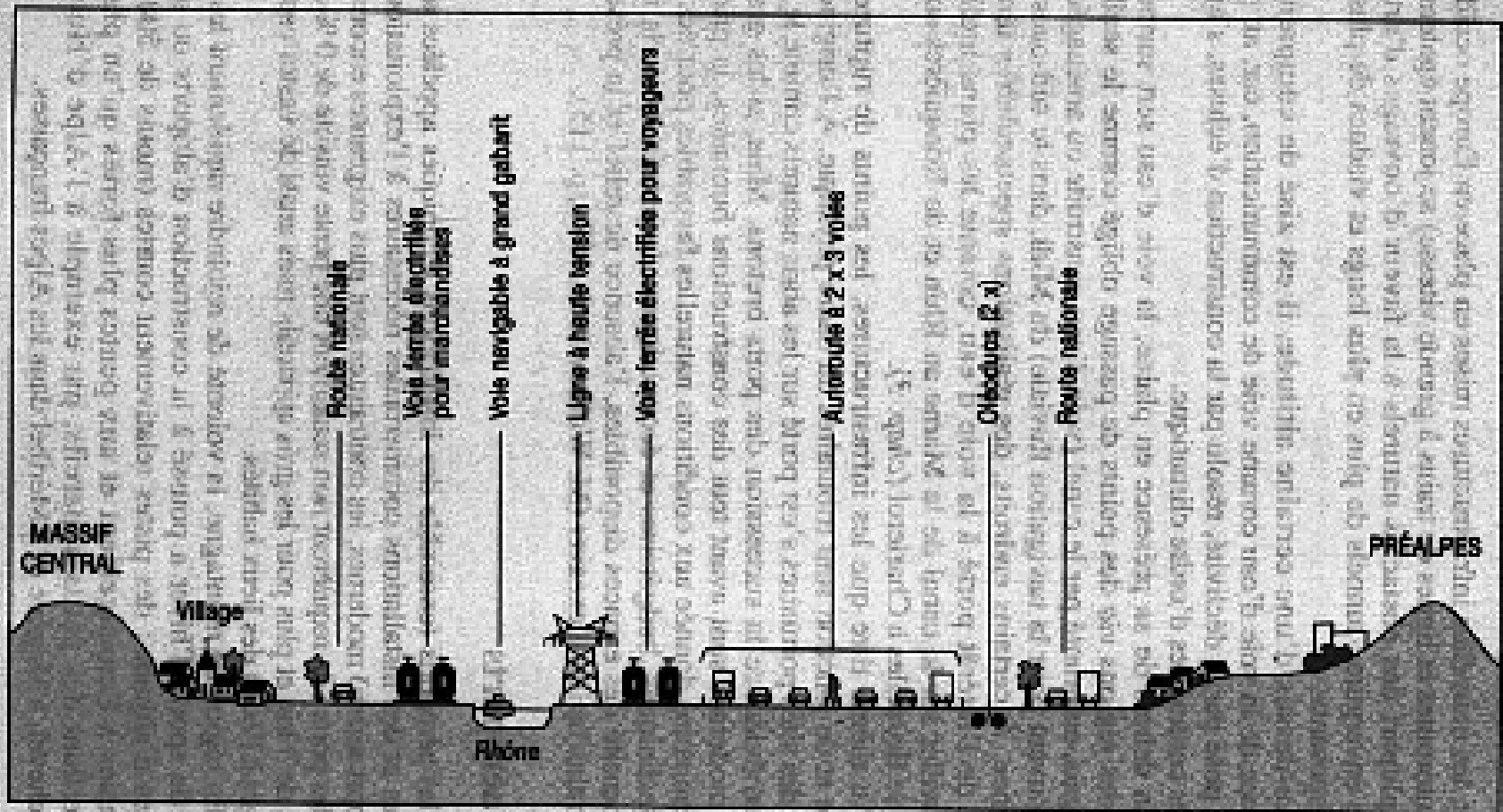
1 seule  
autoroute dans  
le couloir du  
Rhône.

1 seul axe  
alternatif  
complet :  
la A 75





## Le sillon rhodanien : un axe de grande circulation



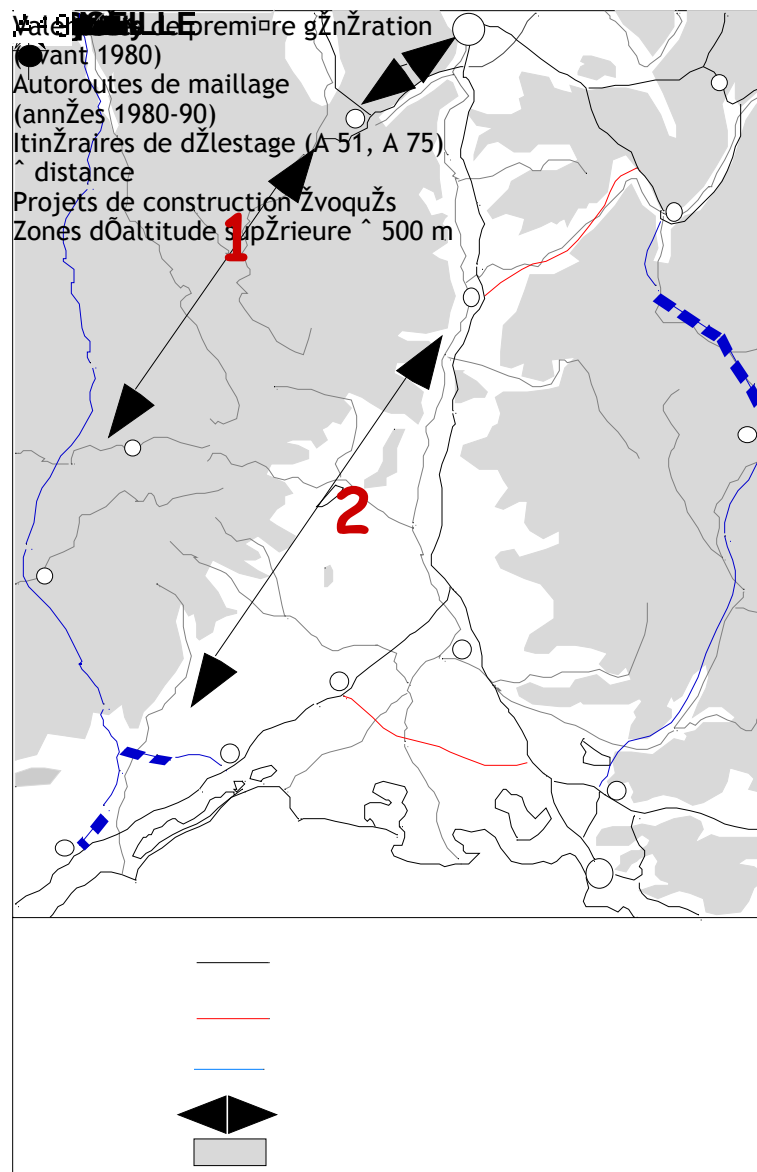
La rareté de l'espace disponible dans le couloir finit par créer localement des phénomènes de saturation.

Source : Emile Mérenne, *Géographie des Transports*, Nathan, 1995

Les projets évoqués à un moment ou à un autre de désaturation du réseau autoroutier régional :

1 - A 45 (itinéraire bis Lyon - St-Etienne)  
+ RN 88 à 2 x 2 voies

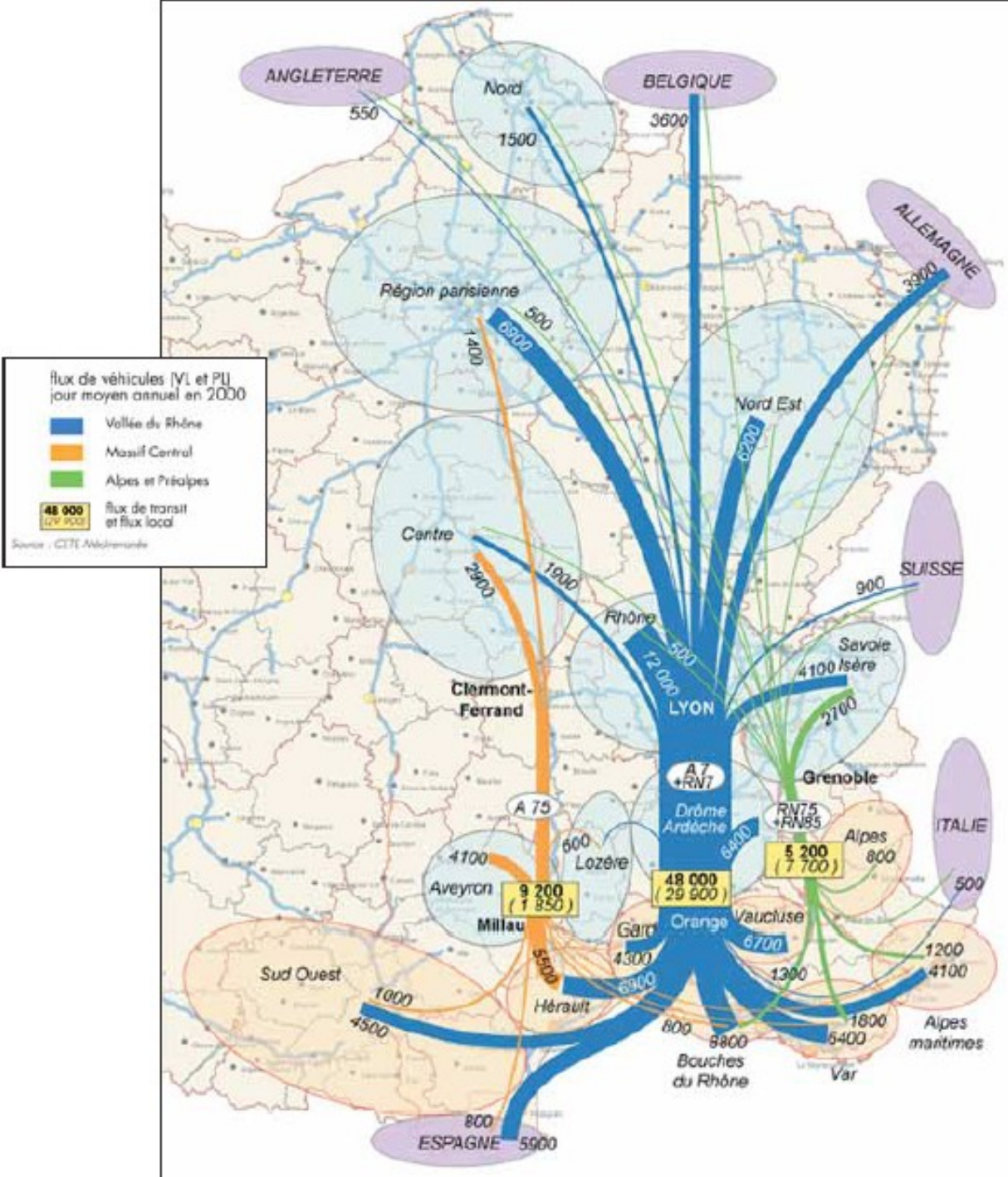
2 - Autoroute transardéchoise.



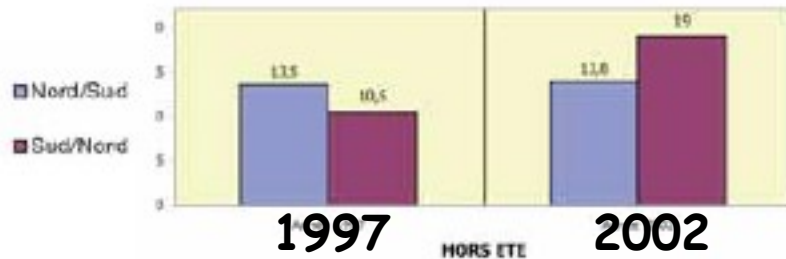
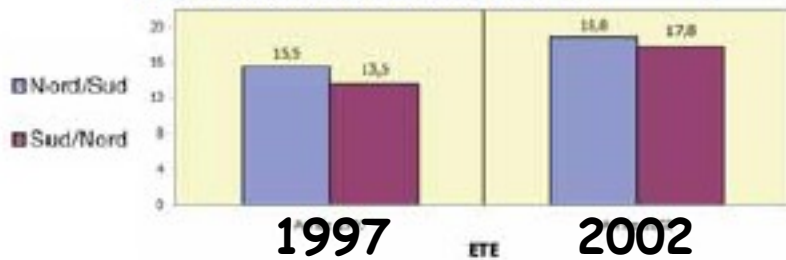
# 3. Les trafics et leur évolution prévisible

- Des pointes de trafic routier marquées au moment des vacances d'été,
- Un trafic de fond qui augmente vers la Péninsule ibérique et les ports de la Méditerranée,
- Des marges de manœuvre réelles pour ce qui concerne le transport fluvial, mais pour quels trafics ?

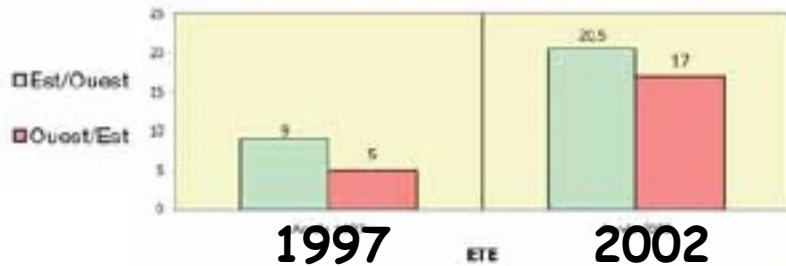
# Trafics routiers globaux 2000



Nombre moyen de jours saturés sur l'A7 pour chaque sens (sur une section représentative)



Nombre moyen de jours saturés sur l'A9 pour chaque sens (sur une section représentative)

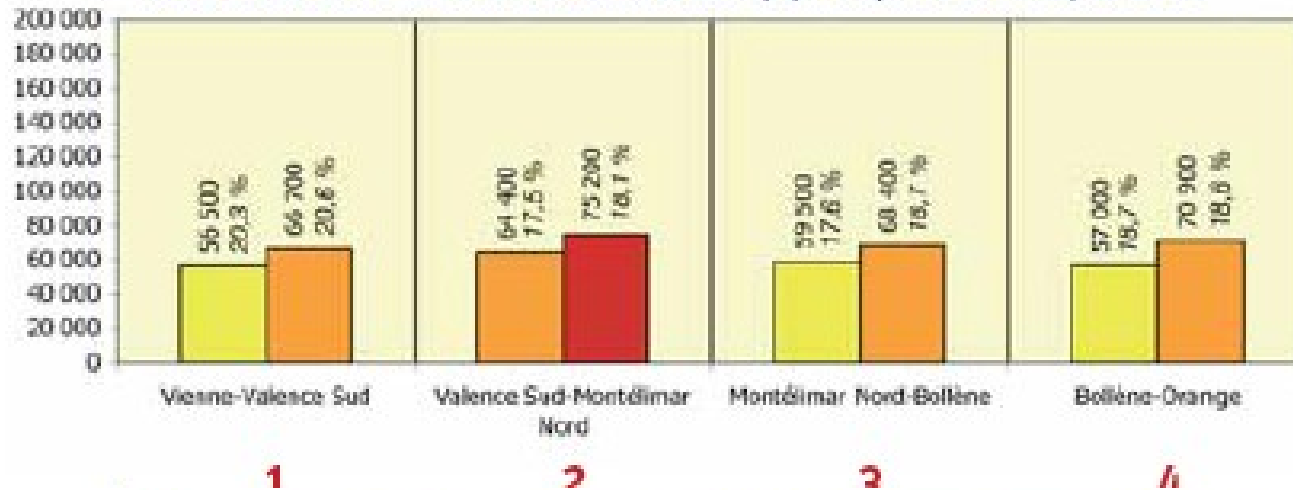


Les infrastructures autoroutières ne sont saturées qu'un petit nombre de jours par an, amplement médiatisés !

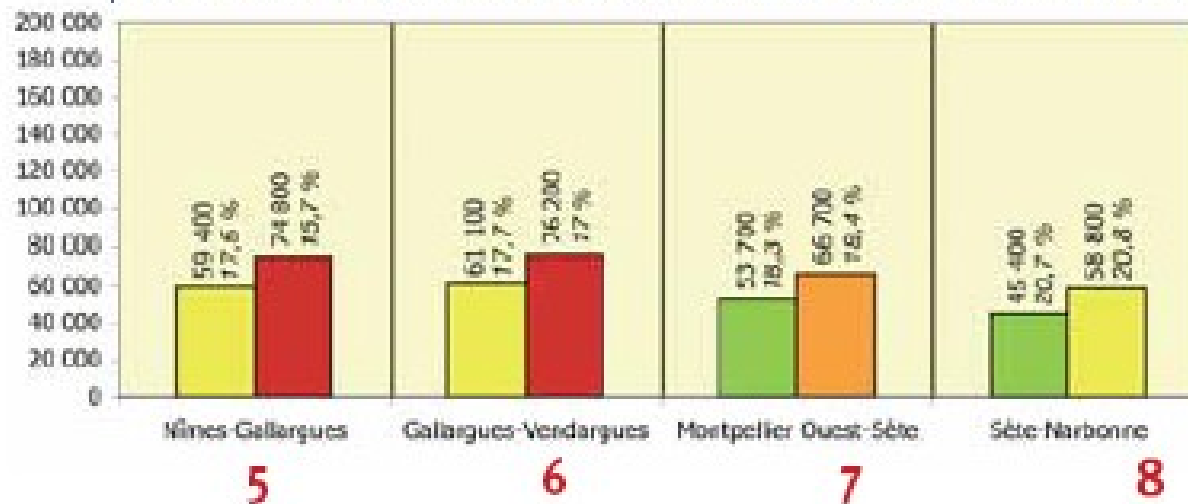
Leur nombre augmente cependant.

# Le trafic autoroutier de fond (hors pointes saisonnières) augmente régulièrement (+ 20 % entre 1997 et 2002)

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



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





**Des marges de croissance existent encore sur le réseau fluvial, qui paraît largement surdimensionné.**

Le problème principal est l'interruption de l'aménagement à grand gabarit au Nord de Mâcon : il n'y a **pas de débouché vers les autres bassins fluviaux** (Moselle et Rhin).

L'essentiel du trafic actuel est composé de navettes de transport combiné entre Lyon et Fos-sur-Mer. Les espoirs fondés sur le développement de trafics fluvio-maritimes ont été déçus.

Le ferroviaire risque d'être mieux adapté que le fluvial pour la **diffusion des trafics combinés au départ de Marseille-Fos**. Ces trafics semblent évoluer à la hausse et les opérateurs maritimes cherchent de plus en plus à les organiser.