

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 34



JUILLET 2006

**LES CHAMBRES DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE DE PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR ET DE CORSE**

Pour une ambition méditerranéenne

Vallée du Rhône et arc languedocien : un intitulé de débat peu pertinent

L'aire de réflexion du débat doit intégrer à part entière la région PACA, or l'intitulé exclut de fait cette dernière.

• Des hypothèses de bases non réalistes : l'État considère qu'en 2020, tous les projets actés au CIADT de 2003 seront en place (LGV PACA, A51, LEO...). Un scénario unique indiquant, que malgré tous ces équipements nouveaux, la problématique de la fluidité du couloir rhodanien persistera. In fine, cette approche sert de justification à des projets d'accroissement de capacités routières dans

la vallée du Rhône.

• Ce scénario a pour objectif de consolider à l'échelle européenne un corridor, proposé par le Ministère des transports italien, entre Lisbonne et Kiev en faisant un crochet par Lyon et son projet de LGV vers Turin. Projet au coût pharaonique qui, au regard de l'évolution des trafics sur la ligne existante (en baisse), peine à trouver une justification d'autant plus que les trafics d'aujourd'hui (nord-sud) pourraient basculer demain dans les tunnels suisses Lötschberg (ouverture 2007) et Gothard (ouverture 2013).

• Il faut donc trouver de nouvelles justifications pour ce projet, en détournant les trafics est-ouest par la vallée du Rhône et Lyon. Alors que l'objectif est d'alléger les trafics dans ce couloir rhodanien, l'État propose d'en rajouter.

Faut-il accepter pour notre région qu'elle soit contournée au risque de la marginaliser économiquement ? Les entreprises de PACA-Corse s'y refusent.



Chambre Régionale
de Commerce
et d'Industrie
Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse

CONTACT

Claude CARDELLA
Président

8 rue Neuve Saint Martin
BP 81880
13221 MARSEILLE cedex 1

Tél. : 04 91 14 42 00
Fax : 04 91 14 42 45
site : www.pacac.cci.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Perception du système de transports dans la vallée du Rhône



> Poursuite de l'augmentation de la demande de déplacements

dans le couloir rhodanien avec des périodes de plus en plus fréquentes de congestion pour le mode routier. Cette tendance se poursuivra mais à un rythme moins soutenu que par le passé. Les déplacements touristiques et personnels sont les premiers responsables des encombrements saisonniers. Les poids lourds, par leur gabarit, marquent les esprits, et génèrent une fausse opinion.

> Superposition des trafics locaux, interrégionaux et européens

notamment sur le réseau autoroutier qui crée des dysfonctionnements.

> Alors que d'autres modes offrent encore des capacités.

Le potentiel de développement sur le fer, le fleuve, la mer reste conséquent, à condition d'avoir une stratégie forte et cohérente. Le mode routier a aussi une justification.

L'erreur serait d'opposer ces modes alors qu'ils sont complémentaires. Cependant aujourd'hui la route reçoit presque tous les trafics. Un des objectifs, pour nous tous, est de rétablir une répartition cohérente et durable des types de trafics sur des modes de transports les plus appropriés.

La fluidité des axes rhodanien et littoral représente un enjeu économique fort pour PACA

> Favoriser et accompagner l'économie de la région :

le territoire doit rester attractif pour les échanges commerciaux et de production. Pour cela les infrastructures de transport tiennent un rôle prépondérant. Il faut garantir leur fluidité au risque de voir les centres de production se délocaliser. L'idéologie d'une réduction des flux ne doit pas contraindre l'économie du territoire. Car au final, le risque est de voir les trafics locaux se muer en trafics de transit peu intéressants et subis par les territoires traversés.

> Poursuivre la réalisation de nouvelles infrastructures pour :

- faire face à la croissance des besoins et renforcer l'efficacité du réseau régional ;
- assurer à la région une bonne accessibilité européenne ;
- favoriser la multi-modalité avec le développement d'une stratégie territoriale pour l'organisation des plates-formes logistiques : les ports, les aéroports, les gares, les chantiers rail-route... ;
- désenclaver les Alpes du Sud en modernisant leurs équipements de transport et en les reliant avec les réseaux régionaux existant au sud comme au nord.

> Conforter l'ouverture et l'ancrage de la région à l'Europe

- En assurant la fluidité sur les corridors rhodanien et littoral et ouvrant un nouvel axe

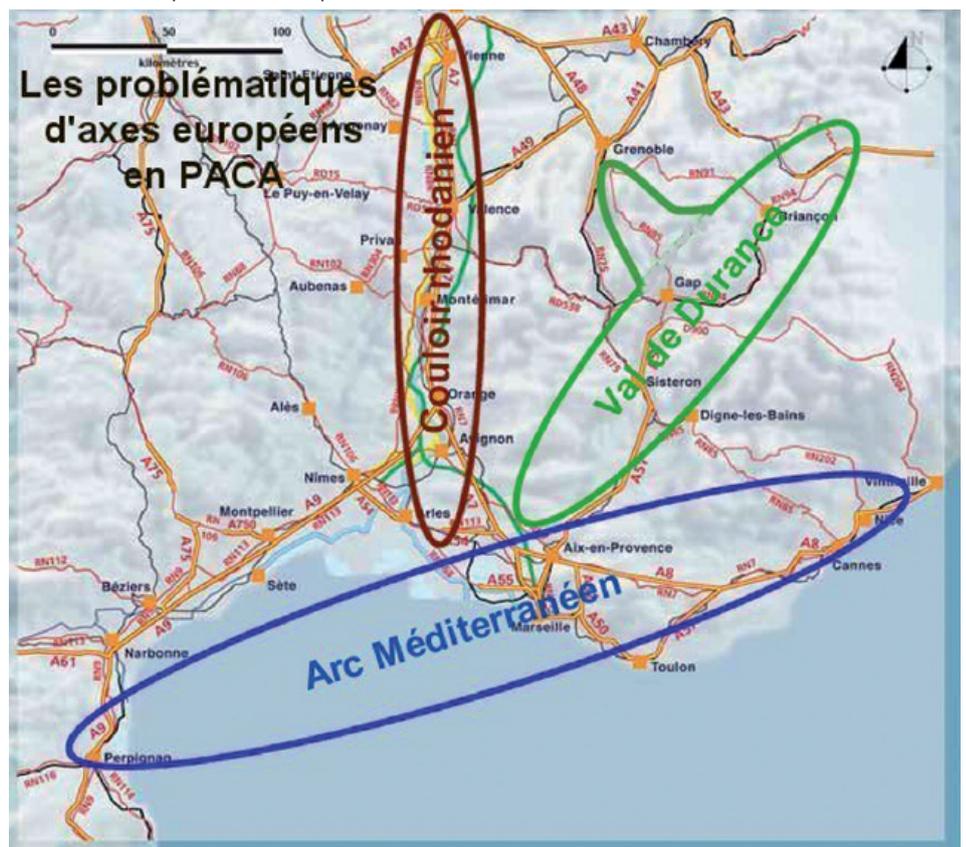
durancien en direction de l'Italie du Nord et l'Europe centrale.

> Opter pour un développement sensé et équilibré du territoire

suivant les principes de mobilité durable du Livre Blanc européen des transports.

> Poursuivre le développement des équipements de transports

pour répondre aux besoins de mobilité de l'économie et des populations, en recherchant l'optimisation et les choix les moins pénalisants pour les territoires.



Sur les 44 mesures proposées par l'État, moins de 10 sont directement liées à des décisions locales, régionales et interrégionales. Beaucoup de ces propositions dépassent le cadre de ce débat. Un débat de fond devrait être conduit au plan national voire européen.

Le réseau régional des CCI verse au débat une contribution sur le développement de la région PACA Corse au sein d'un territoire européen méditerranéen :

Principes directeurs et projets associés :

PROMOUVOIR UN AXE ALTERNATIF AU COULOIR RHODANIEN AVEC TRANSFERT MODAL AU PROFIT DU FERROVIAIRE

Aménagement d'un axe ferroviaire alternatif au couloir rhodanien avec l'électrification et la modernisation de la voie ferrée du Val de Durance, cette VF étant complétée :

- au nord-est, par son interconnexion avec la VF Lyon - Turin existante en réalisant la percée du tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre ;

- au sud, par son interconnexion avec la LGV Méditerranée à hauteur de Cavaillon sud, permettant l'accès TGV à la zone ITER-Cadarache.

PROMOUVOIR UN AXE ROUTIER ALTERNATIF AU COULOIR RHODANIEN

Aménagement d'un axe autoroutier alternatif au couloir rhodanien avec l'achèvement de l'autoroute A51 Grenoble – Gap – Provence,

jouant à l'est du Rhône le rôle joué par la A75 à l'ouest, complétée par la réalisation de l'interconnexion A510 Cadarache (ITER) -

Saint Maximin entre les autoroutes A51 et A8.

DÉVELOPPER LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À LA ROUTE DANS LE COULOIR RHODANIEN ET L'ARC MÉDITERRANÉEN

- > Réalisation de la LGV PACA, en cohérence avec la desserte ferroviaire des principaux aéroports, sans rupture de charge pour l'utilisateur "personne à mobilité réduite" et le fret express, conformément aux orientations européennes sur l'intégration air-rail ;

- > Rétablissement de la continuité ouest - est, autoroutière et ferroviaire, au droit d'Arles ;

- > Renforcement des équipements fluviaux (ports et écluses) et poursuite de l'aménagement grand gabarit Rhône-Saône vers le Nord ;

- > Développement et accompagnement des projets d'autoroutes de la mer

pour soulager les infrastructures terrestres et répondre à la très forte croissance des flux de marchandises sur l'arc méditerranéen.

ÉTUDIER LE DÉVELOPPEMENT DES CAPACITÉS ROUTIÈRES DANS LA VALLÉE DU RHÔNE

Afin de parer à la poursuite de la croissance des déplacements routiers et pérenniser le

rôle majeur de ce couloir pour l'économie de la région PACA.



Structuration de l'arc méditerranéen latin

Le réseau des CCI de Provence-Alpes-Côte d'Azur-Corse rappellent leur vision partagée d'un renforcement des équipements de transports et communication sur la façade méditerranéenne au cœur d'un arc entre Valencia et Napoli. Sur l'axe littoral méditerranéen français, la situation est très nettement insuffisante en termes d'offres de services. Une série de projets devra être engagée pour essayer d'y remédier. Dans le cadre du débat public, un certain nombre de projets contribuent à cette volonté de faciliter les échanges entre ces territoires méditerranéens :

> La poursuite d'un réseau ferroviaire à grande vitesse

permettant de relier les réseaux italien, français et ibérique avec :

- Le projet de LGV PACA ;
- Le projet de LGV entre Montpellier et Perpignan.

> Le renforcement du réseau ferré :

- Réhabilitation de la ligne entre Montpellier et Arles ;
- Développement des interconnexions entre LGV et réseau classique ;

- Rechercher l'intégration air-rail avec la réalisation de desserte ferroviaire des aéroports ;
- Aménagement d'un axe ferroviaire avec modernisation de la voie ferrée du Val de Durance complétée par un débouché vers Turin et vers l'Europe de l'Est via la réalisation d'un tunnel sous le Montgenèvre. Ce projet en particulier est primordial pour conforter l'arrière-pensée du port de Marseille.

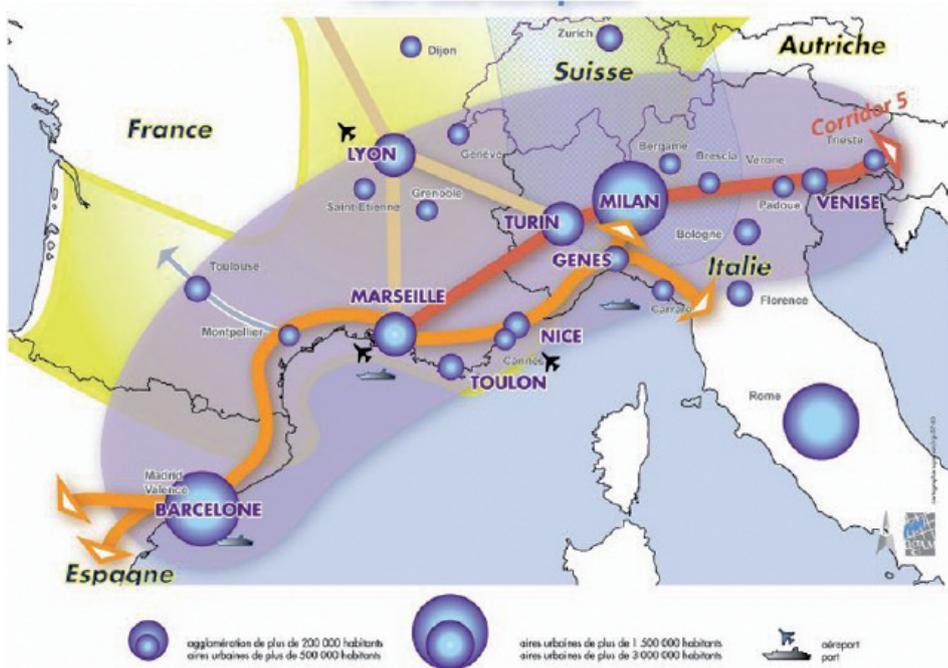
> Appui des fonctions maritimes

Le développement des ports et des services de cabotage maritime.

> Structuration d'un réseau aéroportuaire

pour rechercher les synergies et réduire les pré/post acheminements sur Paris notamment.

Sur le mode routier, la superposition des trafics, locaux, régionaux et européens entraîne des situations de congestion notamment au droit des agglomérations urbaines, nécessitant des solutions adaptées aux types de trafics : les transports collectifs et la gestion du réseau routier ont un rôle important, tout comme les contournements routiers mentionnés par le CIADT : Avignon, Aix, Nice, Montpellier...



Les Chambres de commerce et d'industrie au nom de l'ensemble des entreprises de la région militent pour une façade méditerranéenne française structurée et intégrée au système de transports européen.

Conclusion

- Un des moyens pour fluidifier la vallée du Rhône est de développer les équipements en région PACA, en opposition à une concentration des équipements dans la vallée du Rhône.
- Ces projets d'infrastructures de transports sont vitaux pour l'économie régionale. L'issue du débat public devra permettre des prises de décisions sur les équipements à engager, d'autant plus s'ils doivent être réalisés pour 2020.
- Un schéma directeur pour le quart sud-est apparaît nécessaire pour engager une politique cohérente et partagée (cohérence et coordination inter SRADT).