Les cahiers d'acteurs

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



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE PROVENCE

Fluidifier et sécuriser l'accès au littoral méditerranéen français



Les acteurs économiques représentés par la CCI Marseille Provence estiment que le débat sur la saturation routière dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien doit s'intégrer dans la problématique des grands couloirs européens de transports, bien décrite par de nombreuses expertises officielles.

L'aménagement et l'équipement des couloirs historiques de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, tels que le val de Durance et l'arc méditerranéen, constituent des solutions efficaces à la saturation routière de la vallée du Rhône, en privilégiant une stratégie en faveur des axes et modes alternatifs. La CCI Marseille Provence représente près de 70 000 entreprises et environ 690 000 emplois.

CONTACT

Palais de la Bourse BP 21 856 13221 MARSEILLE Cedex 1

Tél. : 04 91 39 34 21Fax 04 91 39 34 30
site : www.ccimp.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :



du débat public Politique des transports vallée du Rhône arc languedocien

Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Un débat sur les axes de communication dans le Sud-Est français ne peut plus faire, aujourd'hui, l'économie du nouveau contexte sud-européen, conditionné par l'ouverture des tunnels ferroviaires suisses du Lötschberg (2007) et du Saint Gothard (2013) qui créent

un "raccourci" pour les flux européens nordsud au profit des ports italiens. Cette réorientation des flux sera encore renforcée par le futur tunnel austro-italien du Brenner.

La région Provence-Alpes-Cote d'Azur doit donc impérativement disposer d'accès directs

vers l'Italie du Nord et l'Europe centrale, sécurisés en toutes saisons et allégeant ainsi le sillon rhodanien. C'est l'enjeu des couloirs du val de Durance (axe Marseille-Turin), via la percée ferroviaire du Montgenèvre, et de l'arc méditerranéen (Barcelone-Marseille-Gênes).

IMPACT DES NOUVEAUX MEMBRES SUR LES CORRIDORS DE TRAFIC DE TRANSIT AU DÉPART DE LA FRANCE (EN NOMBRE DE CHEMINS MINIMAUX)



IMPACT DES NOUVEAUX MEMBRES SUR LES CORRIDORS DE TRAFIC DE TRANSIT À TRAVERS LA FRANCE (EN NOMBRE DE CHEMINS MINIMAUX)



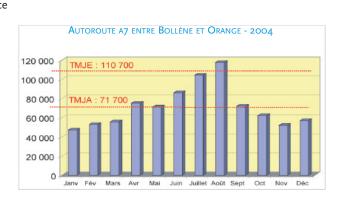
Source: Philippe Mathis pour la DATAR, La France en Europe 2003

La fluidité des couloirs d'accès et la fiabilité des échanges jouent en effet un rôle crucial pour l'économie de notre territoire.

En premier lieu, pour la filière transportlogistique, qui, profitant des espaces disponibles et d'une position stratégique favorable à la desserte de l'Europe du Sud, est actuellement en forte croissance autour de sites comme Clésud, Parc de la Crau, Fos-Distriport, Ecopôle St-Martin de Crau, Fos 2XL...

Le débat concerne également les entreprises internationales de l'industrie pétro-chimique, qui pourraient approvisionner leurs clients du Nord de l'Italie depuis les sites de production du Nord de l'Europe au détriment de ceux du complexe Fos-Etang de Berre.

Enfin, le tourisme tient une place essentielle dans l'économie régionale et génère des flux saisonniers considérables. À ce titre, le trafic moyen journalier d'été (TMJE), sur l'autoroute A7 entre Bollène et Orange, est supérieur de 50% au TMJ annuel (TMJA), avec un TMJ en août d'environ 2,5 fois le TMJ de janvier (cf graphique cicontre).



Orientations souhaitées dans le respect des trois piliers, économique, social et environnemental, du développement durable

Pour la CCI Marseille Provence, la pertinence du diagnostic des schémas de services collectifs de transports reste entière. Ils préconisent "pour pallier l'engorgement de la

vallée du Rhône et du couloir languedocien, (...) de privilégier des solutions modales

France

Suisse

Geneve

Suisse

Geneve

Bergame

Brascia Verone

Florence

Milan

Padoue

Venise

Florence

Nice

Camfin

Toulouse

Agglomération de plus de 200 000 habitants

Aires urbaines de plus de 3 000 000 habitants

Aires urbaines de plus de 3 000 000 habitants

alternatives" mais aussi "d'aménager des itinéraires alternatifs principaux axes congestionnés". L'idée est donc de sortir les trafics noncaptifs des axes routiers du sillon rhodanien par une alternative ferroviaire et autoroutière dans le val de Durance et, dans la vallée du Rhône, par un transfert modal du trafic routier. Cette stratégie offre une alternative bien plus cohérente, plus sûre et plus écologique qu'un éventuel accroissement des infrastructures routières dans le sillon rhodanien.

L'AXE ALTERNATIF, FERROVIAIRE ET ROUTIER, DU VAL DE DURANCE

La modernisation de la voie ferrée du val de Durance, prolongée vers l'Italie du Nord grâce à la percée ferroviaire du Montgenèvre, assurera l'interconnexion avec la voie ferrée Lyon-Turin existante et sécurisera un axe essentiel de communication entre l'Italie du Nord et le littoral provençal en toutes saisons. Elle allègera le trafic, routier et ferré, sur les axes du littoral azuréen en voie de saturation. Elle offrira également une alternative au transit des poids lourds, limité par les interdictions administratives aux cols du Montgenèvre et de Larche, ainsi que sur l'autoroute A8.

Par ailleurs, cette percée ferroviaire sous le Montgenèvre concourt à la valorisation du couloir Lyon-Turin. Elle joue en effet un rôle d'affluent (par le désenclavement des Hautes-Alpes par le nord vers Lyon et Turin) et sécurise cet axe essentiel. Lors de son assemblée plénière de septembre 2005, le Comité de massif des Alpes a demandé que "conformément à la décision du sommet franco-italien de Périgueux de novembre 2001, le tunnel ferroviaire du Montgenèvre soit inclus dans le corridor 5 du réseau de transport européen comme ouvrage complémentaire au Lyon-Turin et réalisé dans des délais rapprochés".

Le coût du maillon manquant, le tunnel ferroviaire Briançon-Oulx est d'environ 1,3 milliard d'euros, soit 10% du projet de doublement de la liaison ferroviaire Lyon-Turin

Pour ce qui concerne les flux routiers dans le sillon rhodanien, les pics de saturation sont essentiellement saisonniers et dus aux véhicules légers (cf graphique page précédente). D'ailleurs, la circulation des poids lourds est interdite les jours de grande migration

Les acteurs économiques préconisent donc d'offrir aux véhicules en transit dans la vallée du Rhône, entre l'Europe du Nord et la Méditerranée, une alternative routière mieux adaptée à leurs destinations. Cette alternative implique l'achèvement de l'autoroute A51 à hauteur de Gap et la réalisation du barreau autoroutier A510 Cadarache-Saint-Maximin, auquel le projet ITER confère une importance et une urgence particulières.



DÉVELOPPEMENT DES MODES ALTERNATIFS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE

L'autre composante de la stratégie proposée correspond au transfert modal du routier vers d'autres modes dans le sillon rhodanien. Une telle approche conduit à développer les interconnexions dans l'espace de la grande vitesse pour les voyageurs (LGV, aéroport) et l'intermodalité pour le fret. La CCI Marseille Provence soutient trois projets prioritaires.

> Le prolongement de la LGV Méditerranée de Marseille vers Toulon, la Côte d'Azur et l'Italie

est une composante du projet de LGV Barcelone-Gênes, maillon du corridor paneuropéen 5 Lisbonne-Kiev et du "corridor plurimodal ouest-est" défini par les CCI du Sud de l'Europe. À la suite du débat public organisé en 2005, le conseil d'administration de RFF du 6 décembre 2005 a confirmé le

scénario dit des "Métropoles du sud" comme scénario de référence pour la suite des études. La réalisation de la LGV libérera des sillons pour les TER et le fret, sur la VF existante.

> Le développement des interconnexions dans l'espace de la grande vitesse

conduit à créer la desserte ferroviaire intégrée à l'aéroport Marseille Provence, sans rupture de charge pour l'usager PMR (personne à mobilité réduite) et le fret-express, conformément aux décisions du CIADT de décembre 2003.

> La plate-forme quadri-modale d'Arles

compte tenu de sa position géostratégique et de son histoire, a vocation à devenir le

(route, fer, fleuve, mer) du Sud rhodanien, véritable plaque tournante des trafics en basse vallée du Rhône. Le couloir fluvial rhodanien nord-sud est disponible, mais les voies ouest-est, autoroutières et ferroviaires, de rabattement du fret ne sont pas en adéquation avec la capacité offerte par le

premier pôle intermodal fret

les contournant par le Sud.

fleuve. Cette connexion intermodale suppose le rétablissement des franchissements autoroutier et ferroviaire du Rhône au droit d'Arles. Elle facilitera le transit Provence-Languedoc, grâce à des itinéraires directs au droit d'Arles, et allègera les zones de saturation, routière et ferroviaire, du Gard en

Mesures proposées par l'État

> Régulation de l'existant

En se basant sur les résultats de l'audit sur les infrastructures réalisé par le Conseil Général des Ponts et Chaussées et l'Inspection Générale des Finances en 2003, des augmentations importantes des réserves de capacités pourraient être obtenues avec une optimisation de la gestion des infrastructures ferroviaires.

> Développement des infrastructures routières

La CCI Marseille Provence privilégie une stratégie fondée sur l'utilisation des axes et des modes alternatifs. Ceci n'exclut pas des aménagements ponctuels pour le réseau routier existant dans la vallée du Rhône, afin de répondre à la croissance des déplacements routiers locaux et pérenniser le rôle majeur de ce couloir pour l'économie du grand Sud-Est.

> Maîtrise de la mobilité routière

Dans ce domaine, la CCI Marseille Provence considère qu'il convient d'être extrêmement prudent afin que les mesures envisagées ne portent pas atteinte au développement économique.

> Modifications des comportements

Compte tenu de la place prise par l'automobile dans notre mode de vie, les changements de comportement dans ce domaine ne peuvent produire des effets significatifs que sur le long terme. Il en est de même pour les mesures touchant à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme.

Conclusion

L'accessibilité est un enjeu majeur pour le développement durable du territoire provençal. Pourtant c'est la marginalisation de ce territoire qui se dessine aujourd'hui dans les projets du réseau trans-européen de transports. La non prise en compte de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur dans le débat sur le sillon rhodanien et l'arc languedocien renforcerait cette vision.

Pour faire face à ce risque, la CCI Marseille Provence estime que le rattrapage des retards d'équipements (tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre, LGV Provence-Côte d'Azur, autoroutes A51, A510, A55 et A56) est devenu indispensable et que ces choix constitueront une réponse directe à la saturation routière du sillon rhodanien.

