

# Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 14



JUIN 2006

CCI DE NÎMES ET D'ALÈS

## Une situation très préoccupante pour le développement de notre territoire, agissons dès maintenant

**La problématique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien constitue un véritable enjeu pour le développement économique de notre territoire situé au carrefour entre l'Europe du Nord et l'Arc Méditerranéen.**

Aussi est-il important que les socioprofessionnels s'expriment dans ce débat public. C'est pourquoi les CCI de Nîmes et d'Alès ont engagé une large consultation, avec l'appui de l'OITC et de la Fédération des Transporteurs, auprès des professionnels du transport et de la logistique, des entreprises de production et des commerces, nous permettant d'exprimer leur voix dans ce débat public et de construire notre vision sur la politique des transports à adopter dès à présent.

L'accessibilité est déterminante pour l'installation des entreprises et leur fonctionnement.

### CONTACTS



CCI de Nîmes  
12, rue de la République  
30032 NÎMES Cedex 01

Tél. : 04 66 879 879



CCI d'Alès  
2, rue Michelet  
30101 ALÈS BP 49

Tél. : 04 66 78 49 49

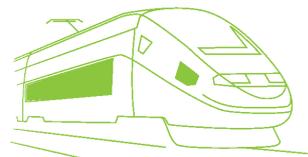
Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière

du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien



# Notre perception du système de transports



> **Notre territoire, et plus largement la région Languedoc-Roussillon, bénéficie depuis plus de quatre décennies d'une croissance démographique exceptionnelle.**

Liée à la richesse de notre cadre de vie, cette dynamique a eu pour effet de développer notre tissu économique. Parallèlement à l'essor de cette économie résidentielle, une économie productive s'est développée sur notre territoire grâce à l'installation de locomotives industrielles, notamment dans le Gard Rhodanien et le dans le Bassin Alésien. Notre département se caractérise également par une forte fréquentation touristique, notamment en période estivale.

> **Cette attractivité résidentielle et économique est aujourd'hui menacée**

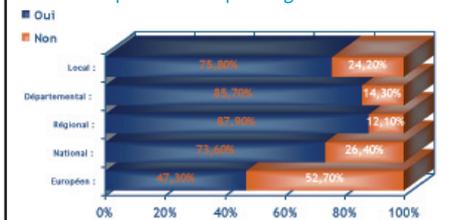
par une saturation croissante de nos grands axes de transport, où la croissance du trafic est supérieure à la moyenne nationale. Ce phénomène de congestion rencontré par 68% de nos entreprises est lié à une inadéquation entre la progression des flux d'échanges et la capacité des réseaux de transport :

La problématique de la congestion est due à l'ensemble des natures de trafics, trafic local, transports de marchandises, flux touristiques, qui augmentent régulièrement.

> **La faiblesse de l'offre et la cherté du ferroviaire,**

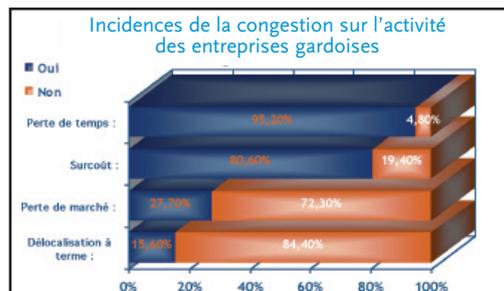
ne permettent pas à nos entreprises d'envisager un report modal pour leur activité. Ce report modal concernerait 17% du trafic poids lourds. Il n'est en effet pertinent économiquement que pour les distances supérieures à 500 kilomètres. Le mode routier restera prépondérant sur les courtes distances où il est plus efficace. Nos entreprises utilisent prioritairement les infrastructures de transport aux niveaux local (76%), départemental (86%) et régional (88%).

Cadre géographique des infrastructures de transport par les entreprises gardoises



> **L'absence de décisions a déjà des conséquences irrémédiables sur le développement économique de notre territoire.**

C'est ainsi qu'il est urgent d'agir pour maintenir et développer son attractivité et sa compétitivité. Nos entreprises subissent aujourd'hui de plein fouet la congestion (surcoût, perte de marché, perte de temps) : plus de 15% de nos entreprises envisagent une délocalisation à terme si la situation ne s'arrangeait pas.



La Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien pourraient devenir à terme un véritable goulot d'étranglement et plus gravement, une région repoussoir pour les investisseurs et le tourisme.

## Les orientations des CCI de Nîmes et d'Alès

Sur la base de ce constat, les entreprises gardoises ont exprimé l'urgence de définir l'organisation du système de transport dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien. Quatre orientations majeures doivent être adoptées par l'État pour remédier au phénomène de congestion dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien :

### ACCOMPAGNER LA CROISSANCE DU MODE ROUTIER

> **Résoudre les problèmes de trafic actuels**

L'ensemble des solutions envisageables afin d'augmenter les capacités des infrastructures destinées à résoudre la congestion actuelle doit être mis en place à court terme dans l'objectif d'assurer

l'attractivité résidentielle, économique et touristique de notre territoire.

> **Anticiper la croissance prévisible du trafic routier**

La croissance du trafic routier est inéluctable, l'adaptation des infrastructures existantes et surtout la création de nouvelles infrastructures doivent permettre d'éviter l'asphyxie de la

vallée du Rhône et l'arc Languedocien.

> **Aménager le territoire pour le désenclaver**

La création de nouvelles infrastructures, à l'image de l'A75, est porteuse d'espoir pour des territoires isolés et enclavés, en permettant d'y impulser une dynamique économique.

#### UTILISER LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE POUR LIMITER LA SATURATION DE NOS AXES

Les collectivités locales doivent organiser leur territoire dans le souci de limiter l'évolution du trafic routier :

- Adapter le zonage des fonctions urbaines à l'ensemble des composantes de la vie : résider, travailler, acheter, se recréer.
- Concentrer les espaces à vocation économique dans les secteurs accessibles, tous modes confondus.

#### OPTIMISER LES POTENTIALITÉS DE REPORT MODAL POUR LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES À LONGUE DISTANCE

Les possibilités de report modal doivent être utilisées pour le transport de marchandises à longue distance. 76% de nos entreprises sont favorables au report vers le fer et 58% vers le fluvial. Celles-ci ne trouvent cependant pas aujourd'hui d'offre adaptée, notamment en terme de coûts, pour envisager un report modal.

#### EXPÉRIMENTER DÈS AUJOURD'HUI LE POTENTIEL DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

L'effort doit notamment être porté sur le progrès technologique soutenu qui reste une solution non contraignante pour l'ensemble des usagers et qui favorise le potentiel de recherche autour de cette thématique : création d'emplois, de compétences, de richesses et de ressources économiques.



# Les mesures préconisées par les CCI de Nîmes et d'Alès

## LES MESURES SOUHAITABLES À COURT TERME

Au regard de la situation actuelle, il paraît urgent d'optimiser les infrastructures existantes en les modernisant.

### > Sur le plan routier,

Sur le plan routier, il paraît important d'adapter le tronçon Nîmes-Montpellier à la croissance du trafic, en 2x3+2 voies. D'autre part, il est nécessaire de préparer la réalisation de l'A79 en retenant des variantes de tracés et en les inscrivant dès maintenant dans les documents d'urbanisme concernés (SCOT et PLU). La finalisation de la mise à 2x2 voies de la RN106 et son raccordement à l'A9 par l'Ouest de Nîmes permettra de mieux irriguer le bassin alésien (75% de nos entreprises jugent ce projet prioritaire).

### > Concernant le mode ferré,

une intensification de l'offre TGV et TER est souhaitable pour le trafic passager, en se penchant notamment sur la réouverture de la voie ferrée rive droite du Rhône au trafic

passager. Pour le fret, il paraît nécessaire d'améliorer l'équipement technique des infrastructures afin d'accueillir des convois plus longs (de 700 à 1000 m), permettant un gain de productivité de 25% sans investissements lourds. Enfin, le développement du transport combiné rail-route est souhaitable à court terme car plus réaliste que l'autoroute ferroviaire. Il sera cependant utile de développer les plates-formes dédiées à cet effet dans la région et d'adopter une politique tarifaire adaptée.

### > Le développement des navettes fluviales conteneurs pour le transport de marchandises à longue distance

est une solution intéressante et réaliste à court terme pour le report modal. Il convient

néanmoins de développer et d'améliorer les ports fluviaux (L'Ardoise et Beaucaire), ainsi que la navigabilité sur le Canal du Rhône à Sète.

### > D'autres solutions alternatives

peuvent être engagées dès maintenant pour remédier à la congestion de l'axe. La régulation des vitesses sur autoroute en fonction du trafic est une piste intéressante pour faciliter l'écoulement des flux. L'étalement de la saison touristique permettrait d'écouler le trafic en période de pointe. Enfin, la réalisation d'une Directive Territoriale d'Aménagement sur le couloir languedocien permettrait de planifier l'aménagement et le développement du territoire en cohérence avec la politique des transports.

## LES MESURES SOUHAITABLES À MOYEN ET LONG TERME

### > Sur le plan routier,

la réalisation de l'A79 est un projet nécessaire à la dynamique du piémont Cévenol. L'A79 est certainement mieux adaptée que l'A75 pour dévier le trafic de l'A7 / A9.

### > La réalisation du barreau d'accès aux autoroutes A9 et A7 est vivement souhaitable

dans un souci de revitalisation du bassin industriel du Gard Rhodanien : mise à 2x2

voies de la RN580/86 et réalisation de la LEO entre A9 et A7 par le Sud d'Avignon.

### > Le projet technologique soutenu est porteur d'espoir sur le long terme

pour la diminution d'émission des gaz à effet de serre. Il est souhaitable d'axer la recherche sur les énergies alternatives aux carburants fossiles et sur les véhicules propres (95% de nos entreprises y sont favorables).

## LES MESURES INACCEPTABLES

### > La mobilité des marchandises et des personnes constitue un facteur déterminant de l'activité économique.

Toute mesure visant à entraver cette libre circulation n'est pas acceptable : régulation et réservation d'accès aux autoroutes, modulation des péages, augmentation des contraintes pesant sur le trafic poids lourds, péages poids lourds sur les RN. Il n'est donc pas raisonnable de revenir sur les acquis synonymes de développement.

# En bref

MESURES	NIVEAU D'ACCEPTABILITE			
	Souhaitable			Inacceptable
	à réaliser			à bannir
	à court terme (5 ans)	à moyen terme (10 ans)	à long terme (20 ans)	
Régulation de l'existant	Gestion exploitation des infrastructures fluviales			Interdiction de doubler pour les PL
	Gestion exploitation des infrastructures ferroviaires	Incitation au covoiturage		Régulation accès aux autoroutes
	Information aux usagers			Modulation des péages
Développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime	Intensification offre TGV et TER + intermodalité avec les autocars	Autoroutes de la mer	Autoroutes ferroviaires	
	Réouverture de la voie ferrée Rive Droite du Rhône au trafic passager	Amélioration de la navigabilité du Canal du Rhône à Sète et développement des ports de l'Ardoise et Beaucaire		
	Développement de l'offre fret			
	Augmentation de la longueur des trains fret			
	Développement transport combiné rail/route			
	Développement des navettes fluviales conteneurs			
Développement des infrastructures routières	Mise à 2x3 voies de l'A9 entre Remoulins et Orange	Mise à 2x2 voies de la RN 580/RN86 entre l'A7 (Orange) et l'A9 (Roquemaure)	Réalisation de l'A79	
	Mise à 2x3+2 voies de l'A9 entre Nîmes et Montpellier	Réalisation de la LEO et raccordement à l'A9 (Remoulins)		
	Poursuite de la mise à 2x2 voies de la RN 106 entre Nîmes et Alès et raccordement à l'A9 par l'Ouest de Nîmes			
	Arrêt de variantes de tracés pour l'A79 et inscription dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU)			
Progrès technologique soutenu	Technologies ferroviaires	Ressources énergétiques alternatives : biocarburants, biomasse, hydrogène	Véhicules propres	
	Information / organisation			
Maîtrise de la mobilité routière	Régulation de la vitesse sur autoroute en fonction du trafic	Certificats verts	Taxe carbone	
			Quotas d'émission de CO2	
			Péages poids lourds sur RN	
Modification des comportements	Etalement des migrations touristiques	Priorité au TC en ville	Réservation d'accès aux autoroutes	
	Aménagement du territoire : réalisation d'une DTA sur le couloir languedocien	Autopartage	Changement des systèmes de production / consommation et modification des chaînes logistiques	
	Urbanisme : agir sur le coût du foncier afin de limiter les déplacements			
		Essor du télétravail (dans les zones rurales)		