

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 02



MAI 2006

CCI DE MONTPELLIER

Agir pour rester compétitif

Les infrastructures au droit de Montpellier sont aujourd'hui arrivées à saturation.

La congestion, hier encore cantonnée aux heures de pointe, s'amplifie désormais chaque jour et l'asphyxie est atteinte régulièrement et systématiquement l'été.

De nouvelles infrastructures ont bien été programmées pour limiter les phénomènes de congestion (dédoublage de l'A9, contournement fer de Nîmes-Montpellier...). Malheureusement, ces dernières n'ont pas encore été réalisées et les difficultés de circulation n'ont fait que s'aggraver.

À présent, nous devons en plus anticiper la prochaine hausse des trafics au-delà des infrastructures de transport d'ores et déjà projetées.

Le débat qui s'ouvre est un véritable débat de société. Il s'agit de trouver le bon compromis entre ce qu'il apparaît souhaitable de faire et ce qu'il est acceptable de réaliser.

En effet, compte tenu des contraintes environnementales et énergétiques, la création de nouvelles infrastructures ne saurait être considérée comme la seule solution au problème de congestion.

Des solutions multiples, complémentaires et concomitantes devront être développées pour satisfaire la demande de déplacements, et permettre à notre territoire de conserver sa dynamique économique, sans compromettre son attractivité globale.



C.C.I.
de Montpellier

CONTACT

32, Grand'rue Jean Moulin
34944 MONTPELLIER Cedex 9

Tél. : 04 67 10 24 52
urbanisme@montpellier.cci.fr
www.montpellier.cci.fr

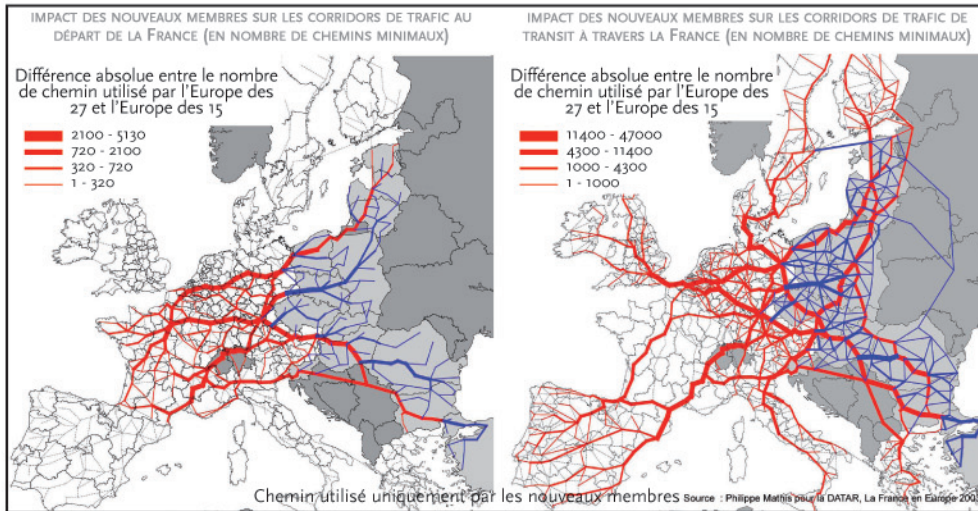
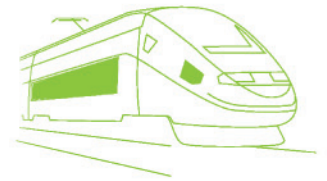
Dans le cadre du débat public organisé par la :

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



L'enjeu prioritaire

RÉPONDRE À LA CROISSANCE EXCEPTIONNELLE DES TRAFICS



La région Languedoc Roussillon a de tous temps été un corridor de passage. Cette caractéristique, qui a largement contribué à son essor, constitue pourtant aujourd'hui un inconvénient faute d'infrastructures de transports adaptées.

> La compétitivité de notre territoire est dorénavant pénalisée par les phénomènes bien connus de congestion

Ces derniers effraient à présent certains investisseurs. Des entreprises endogènes en viennent à rechercher de nouvelles implantations en raison des très mauvaises conditions de circulation sur nos différents réseaux.

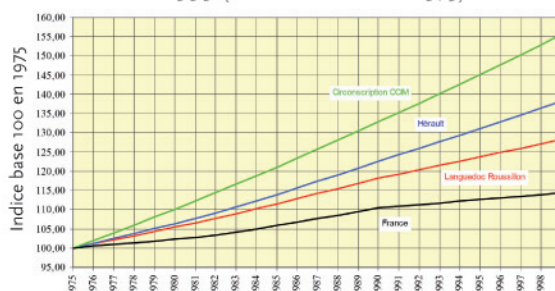
> La congestion, avant tout un problème de véhicules légers

La répartition des trafics observés sur l'Ag au droit de Montpellier montre bien le dépassement du seuil de saturation. Celui-ci est d'ailleurs très largement le fait des véhicules légers, en particulier aux abords des agglomérations (poids lourds : 17 à 21% du trafic global, 12 à 13% l'été).

Des actions pourront cependant être menées concernant la réduction du trafic poids lourds, notamment sur les 50% du trafic en transit par rapport au périmètre d'étude de ce débat.

Les phénomènes de congestion observables sur le réseau routier concernent également notre réseau ferré. Les conditions d'exploitation et l'absence de sillons en quantités suffisantes limitent

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1975 ET 1999 (INDICE BASE 100 EN 1975)

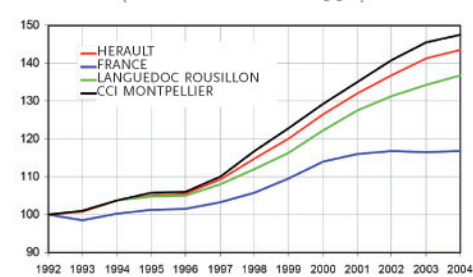


aujourd'hui les reports modaux (cf. Nîmes-Montpellier : 240 trains/j, taux de saturation de 94%).

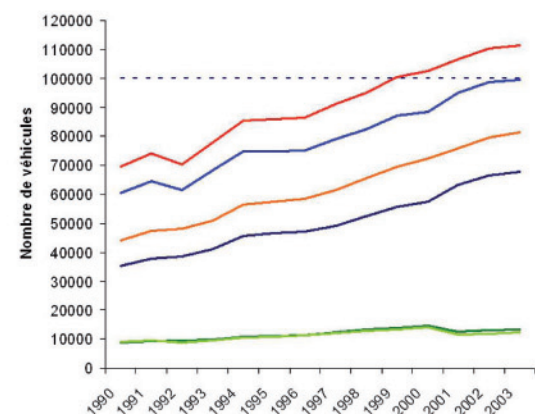
> La situation est d'autant plus préoccupante que les estimations font état de nouvelles hausses

- Évolution de la population entre 2000 et 2030 = France : +9%, Languedoc Roussillon : +34%, Hérault : +49%
- Trafics attendus pour 2020 : Voyageurs : +33% (24 → 32 millions), Marchandises : +54% (63 → 97 millions de tonnes).

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SALARIÉS (INDICE BASE 100 EN 1992)



ÉVOLUTION DU TRAFIC DE L'Ag SECTION LUNEL-VENDARGUES



— Total véhicules/jour — Seuil de saturation
 — Total véhicules/jour d'été — Véhicules légers/jour
 — Poids lourds/jour — Véhicules légers/jour d'été
 — Poids lourds/jour d'été

IL APPARAÎT URGENT

- de réaliser le plus vite possible les infrastructures programmées au CIADT de décembre 2003 ;
- d'envisager de nouvelles réponses à la congestion " future ".

Les mesures préconisées

par la CCIM



> Explorer le potentiel de certaines mesures technologiques et comportementales

• Le “ **Progrès technologique soutenu** ” est incontestablement porteur de beaucoup d'espoirs sur le long terme.

S'il est important de réfléchir et développer des énergies alternatives au pétrole, il n'y a pas aujourd'hui encore de solution de remplacement à grande échelle. Toutes les pistes méritent cependant d'être explorées et les recherches approfondies. En attendant cette avancée, des gains ont été et semblent pouvoir encore être obtenus sur la productivité des moteurs diesel ;

• La “ **Modification des comportements** ” est intéressante à développer sur le principe. Les retombées de cette famille de mesures seront certainement parmi les plus importantes et les moins onéreuses, mais à long terme.

A cet égard, l'extension des réseaux de transports urbains et la généralisation des Transports en Commun en Site Propre constituent bien des volets déterminants de la lutte contre la congestion routière dans et autour des agglomérations de notre région.

> Tester à grande échelle certaines mesures de régulation et de maîtrise de la mobilité routière

Ces mesures sont des réponses rapidement opérationnelles. Bien que faibles, leurs retombées amélioreront les conditions de circulation.

• La **modulation des péages** permettrait d'écarter les flux sans pour autant restreindre la mobilité. Cette mesure doit être expérimentée sans entraîner un report systématique des flux sur des axes qui n'ont pas été calibrés à cet effet. À Montpellier, l'actuelle A9 sert de boulevard urbain. Quand ce barreau est congestionné, c'est l'ensemble de l'agglomération qui est asphyxié ;

• L'**interdiction de doubler** pour les poids lourds peut s'avérer intéressante mais uniquement sur des secteurs bien identifiés :

- à proximité des agglomérations sur

les portions à 110 km/h (trafic dense et diversifié) ;

- lors de franchissements d'obstacles naturels ;

• La **généralisation du péage poids lourds sur les routes nationales** constituerait une contrainte financière supplémentaire très pénalisante pour les entreprises de transport sans pour autant avoir de répercussions notables sur les trafics et problèmes observés. Celles-ci participent par ailleurs déjà largement au financement de nouvelles infrastructures au travers de la TIPP.

> Augmenter avec discernement la capacité des infrastructures existantes

Les différentes familles de mesures évoquées précédemment offrent toutes des opportunités pour limiter ou mieux gérer l'augmentation incessante de la demande de mobilité. Toutefois, face à l'importance de l'enjeu et au défi qui se présente à nous, de nouveaux programmes concernant les infrastructures devront être lancés.

DEUX ÉCHELLES D'INTERVENTION ET DE TEMPS :

• À **très court terme**, il est indispensable de chercher à **accroître rapidement la productivité et les capacités de l'ensemble des modes de transport** :

- **FERROVIAIRE** : l'augmentation de la longueur des trains de 750 à 1000 m permet de gagner 20 à 25% de productivité sans nécessiter de lourds investissements. Ce gain rendrait le fer aussi attractif que la route économiquement parlant.

Au sujet des autres mesures proposées, l'essor du transport combiné est le plus réaliste si tant est que les infrastructures nécessaires à son essor soient réalisées. Les autoroutes ferroviaires induisent le transport complet des camions. Le “ poids mort ” du tracteur rend ce système moins productif. Il reste cependant adapté à la traversée de massifs montagneux (Alpes, Pyrénées ...) ;

- **MARITIME & FLUVIAL** : les propositions (autoroutes de la mer, navettes fluviales conteneurs) sont intéressantes mais doivent encore faire leurs preuves d'un point

de vue commercial. Elles ne semblent pas représenter un intérêt déterminant pour notre territoire ;

- **ROUTIER** : au-delà du caractère urgent et prioritaire du dédoublement de l'A9, il nous semble primordial de réaménager les routes nationales à 2 x 2 voies dans les meilleurs délais. Ces aménagements, moins coûteux qu'une nouvelle infrastructure, augmenteraient la capacité et renforceraient l'attractivité de ce réseau aujourd'hui saturé ;

• À **l'horizon 2020, compte tenu du contexte et de l'augmentation des échanges, de nouveaux investissements sont inévitables, et ce, même si de gros efforts sont entrepris dans l'ensemble des familles de mesures** :

- Mise en place d'**une nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan** : Si le Contournement fer de Nîmes-Montpellier sera très positif pour la gestion des points noirs à court terme, il n'offrira pas de grandes perspectives de développement pour le fret ferroviaire.

Au vu des projets ferroviaires lancés de l'autre côté des Pyrénées et des trafics observés (12 000 PL/j au Perthus contre 6 000 PL/j à Vintimille) et attendus en provenance de l'Espagne, nous sommes dans l'obligation d'adapter notre réseau ferré. Pour développer le report modal de la route vers le fer, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, il faudra s'en donner les moyens (cf. Nombre de lignes ferroviaires : 3 en Rhône Alpes, bientôt 2 en PACA) ;

- Réalisation d'**une nouvelle autoroute sur le périmètre d'étude** : Si le développement de modes alternatifs à la route est possible, ils ne sauraient être suffisants pour absorber la hausse de trafic attendue. La part du routier devrait en effet encore augmenter de 4 à 5 points par rapport à son niveau actuel (80%).

Face à ce constat, des études plus approfondies devront être menées afin d'évaluer plus précisément l'impact économique et environnemental d'une nouvelle autoroute “ sur place ” ou au nord de Montpellier. Dans ce cas précis, la problématique des transports revêt une dimension particulièrement importante en terme d'aménagement du territoire.



Tableau de synthèse

| Synthèse des mesures à entreprendre | | Mesures hors d'infrastructures | | | Infrastructures à réaliser | |
|-------------------------------------|----------------------|--|--|--|--|---|
| | | A étudier | A expérimenter | A appliquer | Court terme | Long terme |
| Voyageurs | Route | <ul style="list-style-type: none"> Ressources énergétiques alternatives aux combustibles fossiles ; Régulation des vitesses ; Maîtrise de la mobilité routière ; Régulation d'accès à l'autoroute. | <ul style="list-style-type: none"> Modulation des péages. | <ul style="list-style-type: none"> Priorité aux transports collectifs en ville. | <ul style="list-style-type: none"> Dédoublement de l'A9 ; Aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9. | <ul style="list-style-type: none"> Nouvelle infrastructure : autoroute de Piémont ou nouvelle autoroute dans le corridor actuel. |
| | Fer | <ul style="list-style-type: none"> Intensification de l'offre TGV ; Les technologies ferroviaires. | | <ul style="list-style-type: none"> Gestion / exploitation des infrastructures ferroviaires : équipement technique et exploitation ; Intensification de l'offre TER. | <ul style="list-style-type: none"> Contournement fer Nîmes-Montpellier. | <ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'une 2^{ème} ligne ferroviaire mixte entre Montpellier et Perpignan. |
| | Tous modes confondus | <ul style="list-style-type: none"> Modification des comportements. | | | | |
| Marchandises | Route | <ul style="list-style-type: none"> Ressources énergétiques alternatives aux combustibles fossiles ; Régulation de la vitesse ; Maîtrise de la mobilité routière. | <ul style="list-style-type: none"> Interdiction de doubler pour les poids lourds. | <ul style="list-style-type: none"> Développement de l'information donnée aux usagers. | <ul style="list-style-type: none"> Dédoublement de l'A9 ; Aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9. | <ul style="list-style-type: none"> Nouvelle infrastructure : Autoroute de Piémont ou nouvelle autoroute dans le corridor actuel. |
| | Fer | <ul style="list-style-type: none"> Les technologies ferroviaires. | <ul style="list-style-type: none"> Autoroutes ferroviaires. | <ul style="list-style-type: none"> Gestion / exploitation des infrastructures ferroviaires : équipement technique et exploitation ; Augmentation de la longueur des trains de fret ; Développement du transport combiné rail-route. | <ul style="list-style-type: none"> Contournement fer Nîmes/Montpellier ; Adapter le réseau à l'augmentation de la longueur des trains de fret ; Développer les infrastructures de transport combiné rail route. | <ul style="list-style-type: none"> Réalisation d'une 2^{ème} ligne ferroviaire mixte entre Montpellier et Perpignan. |
| | Maritime et fluvial | <ul style="list-style-type: none"> Développement des autoroutes maritimes et des navettes fluviales conteneurs. | | <ul style="list-style-type: none"> Gestion : exploitation des infrastructures fluviales. | <ul style="list-style-type: none"> Moderniser les installations existantes. | |
| | Tous modes confondus | <ul style="list-style-type: none"> Modification des comportements. | | | | |

Le transport : plus que jamais une condition sine qua non au développement

Le développement social et économique du Languedoc-Roussillon dépend et dépendra des bonnes conditions de desserte des territoires. Il est important de ne pas minimiser l'importance et l'incidence de cette réalité.

Un scénario de repli, basé sur la contrainte et sur l'absence de projets concrets, pourrait avoir de graves répercussions sur la vitalité économique de nos territoires.

À leur échelle, chacune des mesures évoquées dans le présent document est porteuse d'une avancée pour améliorer la desserte des territoires dans le meilleur respect possible de l'environnement.