

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 04



CRCI LANGUEDOC-ROUSSILLON

Pour des réseaux de transport intégrés, modernes et efficaces dans la Vallée du Rhône et l'Arc Méditerranéen

Espace de communication charnière, à la confluence des principaux courants d'échanges entre la péninsule ibérique, l'Italie et l'Europe du Nord, le Languedoc-Roussillon est un carrefour géostratégique historique dont la vocation logistique et touristique n'est plus à démontrer.

Bénéficiant d'une forte croissance démographique, la plus élevée en France, l'espace régional témoigne ainsi d'une intense

vitalité qui nourrit son développement économique et se mesure à l'aune d'un besoin d'échanges et de flux de transport en perpétuelle croissance.

Or, si depuis toujours la dynamique du développement régional dépend autant de sa propension à l'ouverture que de la valorisation spatiale de ses dotations en ressources économiques et productives, aujourd'hui la compétitivité territoriale est menacée par des phénomènes croissants de congestion des infrastructures de transport qui compromettent l'attractivité régionale.



CONTACT

Chambre Régionale
de Commerce et d'Industrie
Languedoc-Roussillon
273, avenue de la Pompignane
Résidence "Majestic"
(entrée 49, rue Doris)
34961 MONTPELLIER Cedex 2

Tél. : 04 67 13 68 00
Fax : 04 67 13 68 10

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



DE L'ÉTAT DES LIEUX DE LA SITUATION RÉGIONALE DU SYSTÈME DE TRANSPORT...



Le risque de saturation chronique, conséquence de l'inadéquation des capacités des réseaux de transport à la progression des flux d'échanges, est aujourd'hui une réalité perceptible en Languedoc-Roussillon, quels que soient les modes considérés.

Concernant les infrastructures routières, le trafic sur les autoroutes A7 et A9, déjà en limite de capacité suivant les périodes de l'année du fait des variations saisonnières liées au tourisme, témoigne d'un taux de croissance fortement supérieur à la moyenne nationale.

Le réseau autoroutier cumulant tous les types de flux, ce sont les véhicules légers qui constituent la plus importante source de congestion, principalement aux abords des grandes

agglomérations (par défaut d'aménagement alternatif).

Le transport routier, soit en moyenne 20% des flux, alimente à 46% un trafic d'échanges croissant interne aux trois régions PACA, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes, sur des trajets de courte ou moyenne distance assurant une desserte fine des territoires, ce qui relativise la possibilité effective d'un report modal.

La congestion concerne également le mode ferroviaire du fait de la grande augmentation du

trafic voyageurs dans la vallée du Rhône (TER, grandes lignes et TGV) et du partage nécessaire des sillons disponibles à partir de Nîmes où les trois lignes convergent en une seule superposant l'ensemble des flux est-ouest et nord-sud. La présence de noeuds d'engorgement importants (Montpellier et Nîmes), l'insuffisance des sillons disponibles et la faible qualité de l'offre n'étant plus à démontrer, le réseau ferroviaire en Languedoc-Roussillon est structurellement inadapté et sous-dimensionné pour absorber et condenser des flux sans cesse plus importants.

...AU DIAGNOSTIC TERRITORIAL

L'analyse de cette situation dégradée nous permet d'avancer quelques éléments de diagnostic.

> Les modes de production

(globalisation des échanges, délocalisation, flux tendus et " juste à temps ") et les évolutions sociétales (exigences de consommation, étalement urbain, éloignement de l'habitat résidentiel, aménagement du temps de travail...) entraînent un accroissement de

la demande de transport (trafic local et d'échanges, flux de grand transit, flux de touristes, flux de frontaliers...) qui ne se dément pas.

> En raison de sa souplesse et des capacités d'absorption des infrastructures, le transport

routier, en constante évolution, restera prédominant pour le transport de voyageurs et de marchandises, malgré le potentiel de report autorisé par un développement adapté du fret ferroviaire et les réserves de capacités disponibles des modes aérien, maritime et fluvial.

DÉFINIR LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET LES ORIENTATIONS PRIORITAIRES...

À la lumière de ces différents éléments de contexte et des estimations de croissance, la saturation des principales infrastructures de transport dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen semble inéluctable à moyen/long terme sans une intervention volontariste pour redonner fluidité et fiabilité aux axes de transit.

Ces infrastructures constituent la clé du développement économique du Languedoc-Roussillon, que l'on considère la vocation logistique du territoire ou le tourisme. L'enjeu régional est donc double.

Il faut :

> favoriser le développement des activités logistiques

pour consolider la croissance économique régionale et accroître la compétitivité territoriale de nos entreprises,

> préserver l'environnement

pour ne pas compromettre l'attractivité de notre territoire et la qualité de son cadre de vie.

LA DIVERSITÉ DES FLUX ET LE DÉSÉQUILIBRE DANS LA RÉPARTITION MODALE EXCLUENT L'APPLICATION D'UNE SOLUTION GLOBALE, CE QUI IMPLIQUE DES PROPOSITIONS DIFFÉRENCIÉES ET COHÉRENTES À L'ÉCHELLE INTERRÉGIONALE POUR ADAPTER LES INFRASTRUCTURES À L'INTENSIFICATION DES ÉCHANGES. IL S'AGIT DONC :

> d'accompagner la croissance

du mode routier dans les transports d'une

manière pragmatique pour éviter la congestion et maintenir la compétitivité régionale,

> de régénérer le réseau ferroviaire

pour renforcer sa productivité, accroître sa part de marché et le potentiel induit de report modal,

> de valoriser des solutions alternatives

tout en développant de nouvelles infrastructures pour doter le Grand Sud-Est de réseaux de transport modernes et efficaces.

...ET INTERVENIR SANS ATTENDRE POUR AMELIORER DURABLEMENT LES TRANSPORTS

Il apparaît donc essentiel :

> de financer et réaliser au plus vite les projets d'infrastructures programmés et/ou inscrits au CIADT

- contournements ferroviaires mixtes de Nîmes et Montpellier,
- finalisation de la jonction de l'A75 Pézenas-Béziers à l'A9 (axe alternatif qui peut servir de voie de délestage pour échapper à l'incertitude induite par une massification des flux sur le seul corridor A7/A9),
- réalisation et mise en service du

doublement de l'A9 (A9B) qui conditionnera la réalisation des rocadés de délestage Est et Ouest de Montpellier,

- aménagement de la RN 88 en liaison transversale à 2x2 voies afin de compléter le maillage routier par une diagonale rapide vers le Sud-Ouest embranchée sur l'A75 et délestant l'axe rhodanien.

> de développer des solutions pour renforcer le maillage

est-ouest dans l'arc méditerranéen afin de :

- consolider un axe alternatif à la vallée du Rhône pour assurer l'écoulement des trafics routiers et déconcentrer les trafics,
- faire face à la dynamique importante des échanges est-ouest entre la péninsule ibérique et l'Italie transitant dans l'Arc méditerranéen (+ 212% de PL entre 1985 et 2000) et prévoir l'ouverture et le développement des marchés en Europe du Sud.

Les mesures préconisées

À COURT TERME

Optimiser l'existant par une gestion rationnelle et une modernisation des infrastructures permettra d'intensifier les capacités d'offre des réseaux de transport et d'accroître leur productivité.

> Concernant le mode ferré,

il est possible d'améliorer la gestion et l'exploitation des infrastructures ferroviaires par le biais d'un certain nombre de mesures d'applicabilité immédiate :

- pour le trafic voyageurs, renforcer le cadencement sur l'axe Montpellier-Nîmes-Marseille pour inciter à utiliser le train,
- pour le fret, améliorer l'équipement technique des infrastructures ferroviaires pour accroître la longueur des convois marchandises de 750 à 1000 m, en particulier sur les axes Paris-Perpignan et Paris-Marseille où existe d'ores et déjà un fort tra-

fic autorisant un report modal maximum (25% de productivité immédiate sans investissement lourd),

- développer le transport combiné rail-route, modalité plus intéressante et plus réaliste que l'autoroute ferroviaire car le transfert de conteneurs ou de caisses mobiles se réalise sans chauffeur, ni tracteur. Cette solution implique d'accroître l'aide au développement des chantiers de transport combiné en région (augmentation des aides publiques et subventions régionales pour le soutien aux investissements en matériel rail-route), afin de financer les mises en conformité des infrastructures.

> Le cabotage maritime

offre également un potentiel sous-exploité pour des dessertes alternatives au transport routier intra-européen de marchandises, si un développement adéquat des fonctions logistiques portuaires permet de maîtriser pré et post-acheminements et de profiter de la bonne desserte multimodale de l'hinterland des ports régionaux.

> La valorisation du transport fluvial des marchandises

constitue également une opportunité intéressante à explorer, bien que les réserves de capacité paraissent marginales face aux prévisions de croissance des flux.

À LONG TERME

Seul le développement de projets d'infrastructures permettra d'accroître la productivité globale des modes, d'induire un report modal et d'améliorer le bilan environnemental à l'horizon 2020.

> Sur le plan ferroviaire,

les investissements prioritaires concernent le développement d'une nouvelle ligne mixte à grande vitesse entre Nîmes et Perpignan pour compléter la liaison internationale Perpignan-Figueras. Ce projet offre de grandes perspectives pour absorber les augmentations attendues des trafics fret et passagers.

> Concernant le mode routier,

hormis l'aménagement des routes nationales parallèles à l'A7 et l'A9 (solution intéressante pour le report des flux locaux et la décongestion des trafics), deux projets permettraient de renforcer l'armature autoroutière : la réalisation de l'A79 plus structurant en terme d'aménagement du territoire (déconcentration des trafics, irrigation de territoires excentrés) et le passage

de l'A7/A9 à 2x (3+2) voies en coaxial (coût moins élevé, niveau d'acceptabilité plus fort). S'il est nécessaire d'adopter une démarche pragmatique en renforçant l'infrastructure autoroutière pour permettre l'écoulement fluide des flux routiers en croissance, des études complémentaires plus approfondies sont indispensables pour éclairer les choix entre les différentes modalités d'aménagement possibles.



Explorer et développer le potentiel des solutions alternatives

Porteur d'espoir sur le long terme, le progrès technologique soutenu doit être favorisé, en particulier les recherches sur les énergies alternatives aux carburants fossiles. Dans l'attente d'avancées significatives, des mesures fiscales incitatives peuvent déjà à court terme promouvoir l'utilisation de motorisation respectant les normes Euro 3, 4 et 5, qui visent à réduire l'émission de polluants. Dans une même logique, la priorité donnée au développement des transports en commun en site propre est déterminante pour la lutte contre la congestion routière. A ce titre, les collectivités territoriales, régionales et d'agglomération, doivent être encouragées à développer une offre efficace, efficiente et de qualité pour mieux articuler les mobilités urbaine, interurbaine et régionale et limiter le recours systématique aux véhicules particuliers pour les déplacements locaux.



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"> Dédoublage de l'A9 ; Aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9 ; Aménagement de la RN 88. 	<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, 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"> Dédoublage de l'A9 ; Aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9 ; Aménagement de la RN 88. 	<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. 				

Conclusion

En Languedoc-Roussillon, les dynamiques du développement démographique, économique et des échanges sont étroitement liées et dépendantes. Agir sans tarder par des mesures et des projets concrets, intégrés et complémentaires pour faire face aux projections de hausse des trafics et préserver l'environnement, n'est donc pas un choix mais un devoir afin de conserver l'équilibre environnemental et la vitalité économique et sociale de nos territoires. À cet égard, la CRCI souhaite la mise en place par l'État d'une coordination interrégionale associant les acteurs en charge des transports de façon à assurer une concertation permanente des mesures à engager à la suite du débat public.