

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 07



MAI 2006

L'ASSOCIATION DES PROFESSIONNELS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE DU LANGUEDOC – ROUSSILLON

Les transports et la logistique au coeur du développement territorial pour une meilleure compétitivité de nos entreprises régionales

L'association des professionnels du transport et de la logistique du Languedoc-Roussillon, créée le 18 octobre 2005, regroupe les entreprises et organisations professionnelles régionales des différents modes (aérien, ferroviaire combiné rail-route, fluvial, logistique, maritime, route). Elle a pour objet le développement et la promotion des entreprises du secteur des transports et de la logistique à travers une approche commune et la réalisation d'actions collectives.

Le Languedoc-Roussillon est un espace de communication charnière de l'arc méditerranéen, à la confluence des courants d'échanges majeurs en fort développement entre le Sud, le Nord et l'Est de l'Europe. Sa situation géographique – région frontalière et façade maritime importante – lui confère des atouts spécifiques et stratégiques dans l'espace euro-méditerranéen.

Sa très forte croissance démographique régionale (1^{ère} région de France) et son

potentiel touristique élevé (3^{ème} région touristique de France, avec 96 millions de nuitées en 2004), induisent un développement conséquent de l'offre et de la demande de transport de personnes et de marchandises.

Le secteur transport-logistique représente donc un élément essentiel du développement économique régional.

En 2004, il concernait 1 800 entreprises et 21 700 emplois.

Association des Professionnels du Transport et de la Logistique Languedoc-Roussillon

Président :
Jean-Claude Brunier

CONTACT

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Languedoc-Roussillon
Résidence Majestic
273 avenue de la Pompignane
34961 MONTPELLIER Cedex 2

Tél. : 04 67 13 68 00
Fax : 04 67 13 68 10
f.soler@languedoc-roussillon.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



La perception du système de transport actuel

ÉTAT DES LIEUX

Un risque de saturation chronique des modes routier et ferroviaire pourrait très rapidement apparaître compte tenu de l'inadéquation des capacités des réseaux de transport à la progression des flux de voyageurs et d'échanges de marchandises.

En effet, pour le mode routier, le taux de croissance du trafic sur les autoroutes A7 - A9, en constante progression, apparaît fortement supérieur à la moyenne nationale.

Il se caractérise par :

- une très forte prédominance des véhicules légers, en moyenne 85% du trafic autoroutier, concourant essentiellement à la congestion aux alentours des grandes agglomérations,
- des variations saisonnières importantes, provoquant de très fortes concentrations en périodes estivales.

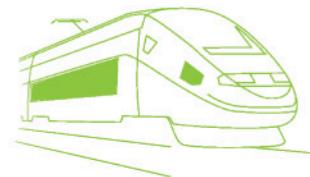
Concernant le mode ferroviaire, le trafic voya-

geurs augmente fortement dans la vallée du Rhône, bien que des capacités résiduelles restent disponibles au niveau du fret. Néanmoins, le passage de trois à une ligne au niveau de Nîmes provoque une congestion du réseau et des nœuds d'engorgement importants, les différents trafics devant se partager les sillons disponibles restants.

On constate par contre une sous-exploitation patente du mode aérien, qui induit une forte évacuation vers des aéroports situés en dehors de la région, mais également des modes maritime et fluvial.

Au niveau maritime, les ports de commerce de Sète, Port-la-Nouvelle, Port-Vendres disposent de nombreux atouts, d'excellentes conditions d'accès et d'une bonne desserte terrestre multimodale sur les régions limitrophes. Cependant, une spécialisation des zones portuaires et de l'hinterland reste à organiser, l'optimisation de l'exploitation portuaire demeurant soumise à la modernisation de l'offre disponible.

Si le mode fluvial peut représenter un intérêt pour les vracs pondéreux, les faibles capacités des infrastructures existantes en région rendent pour l'heure son utilisation marginale.



DIAGNOSTIC TERRITORIAL

L'accroissement des flux de transport de personnes et de marchandises en Languedoc-Roussillon est lié aux évolutions sociétales (exigences de consommation, extension des surfaces métropolitaines, éloignement de l'habitat résidentiel, multiplication des zones commerciales), à la mondialisation des échanges et à l'évolution des modes de production (juste-à-temps).

> Concernant le transport de personnes,

la forte vocation touristique de la région, les changements des habitudes des touristes (séjours plus courts mais plus fréquents induisant plus de déplacements), ainsi que la position géographique (passage pratiquement obligé pour les touristes à destination de l'Espagne et des pays du Maghreb), conditionnent un développement fort des flux à l'échelle régionale.

Ce phénomène est renforcé par la nette prédominance du routier comme mode principal de transport pour les résidents, conséquence d'une offre ferroviaire inadaptée au trafic voyageurs régional.

> Concernant les flux de transport de marchandises,

la sous-industrialisation de la région, le développement économique important de la Catalogne (notamment le développement du port de Barcelone et de ses zones logistiques)

entraînent une forte progression des trafics. Les flux de marchandises transportées en Languedoc-Roussillon ont progressé de 30% en 15 ans, avec une prédominance du mode routier : 95% du transport de marchandises se fait par la route.

> Le trafic poids lourds

se décompose de la façon suivante : 1/3 du trafic se fait sur des distances inférieures à 50 km - 1/3 du trafic sur des distances de 50 à 500 km - 1/3 du trafic sur des distances supérieures à 500 km. Le mode routier restera donc une nécessité pour satisfaire les besoins économiques régionaux, entendu que seul le trafic sur des distances supérieures à 500 km est concerné par un report modal.

En conséquence, les infrastructures autoroutières et routières (en zones urbaines) sont aujourd'hui en limite de capacité face à l'intensification des échanges et des besoins de déplacement, leur congestion participant à la dégradation de l'attractivité territoriale et de l'environnement.



LES ENJEUX DE LA PROFESSION TRANSPORT LOGISTIQUE

La filière transport–logistique, filière majeure pour le développement économique de la région Languedoc-Roussillon, dispose de nombreux atouts et présente un fort potentiel de création d'emplois et de richesses.

Son impact considérable sur les autres secteurs économiques régionaux, en particulier l'agroalimentaire et le BTP, nécessite de renforcer le développement de zones logistiques susceptibles de capter les marchandises qui transitent en Languedoc-Roussillon, pour leur donner une valeur ajoutée et gérer en multi-modalité leur acheminement final.

Le transport routier est lié aux exigences des consommateurs et de la société et restera un des modes principaux de l'organisation des échanges de marchandises. Toutefois, il faut noter que le premier vecteur de congestion du

trafic autoroutier, donc de pollution et d'insécurité, reste aujourd'hui le véhicule léger.

En effet, sur les 105 000 véhicules empruntant chaque jour l'A9 au niveau de Montpellier (avec des pointes à 135 000, voire 150 000 en été), les poids lourds représentent seulement 20% du trafic (15 000 à 20 000 véhicules).

Il convient donc de relativiser l'impact du trafic poids lourds sur la congestion des axes routiers et sur l'environnement.

De plus, les professionnels du transport et de la logistique sont à l'initiative du nécessaire développement des modes alternatifs au

transport 100% routier, notamment :

- le transport combiné rail-route, alternative performante, pertinente et génératrice d'avantages économiques et environnementaux concernant aujourd'hui 10% du transport de marchandises en Languedoc-Roussillon,
- le cabotage maritime, assorti d'une approche multi-modale de transfert de marchandises sur la Méditerranée, développant une interconnexion mer/fer et exploitant les chantiers existants (Perpignan et Sète),
- le transport fluvial.

Les orientations prioritaires

Dans le contexte de concurrence exacerbée que se livrent les transporteurs européens, les professionnels régionaux doivent nécessairement maintenir et accroître la compétitivité de leurs entreprises.

Cela implique d'agir d'une manière volontariste pour consolider la filière transport-logistique en Languedoc-Roussillon, favoriser son développement et l'offre régionale de zones logistiques permettant de valoriser le fret arrêté.

Cependant, si la route reste le mode de transport principal pour une desserte fine des territoires, imposant un inévitable

renforcement de l'infrastructure routière et autoroutière (doublement de l'A7 – A9 ou construction d'une nouvelle autoroute au piémont des Cévennes), il est indispensable de favoriser l'essor des modes alternatifs :

> **le transport combiné rail-route** en accélérant l'ouverture ferroviaire, en dévelop-

pant les infrastructures avec la réalisation d'une nouvelle ligne LGV Montpellier-Perpignan,

> **le transport maritime et le transport fluvial**

en modernisant les infrastructures, en améliorant la desserte des ports fluviaux et en massifiant les flux.

Les positions sur les mesures présentées par l'État au débat public

Il est primordial que les différents projets d'infrastructures actés lors du CIADT soient financés et réalisés au plus tôt :

- contournements ferroviaires mixtes de Nîmes et Montpellier,
- réalisation du contournement autoroutier de Montpellier,
- finalisation des tronçons manquants de l'A75.

> **Mesures sur le court terme, notamment en optimisant l'existant :**

- Développer le transport combiné rail-route, modalité pertinente par rapport aux services attendus par les industriels, qui participe aux objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, en :
 - passant la longueur des trains de fret de 750

à 1000 m sur les axes Paris-Marseille et Paris-Perpignan, avec pour conséquence immédiate d'augmenter la productivité de 25%,

- mettant à niveau l'infrastructure et en accélérant l'ouverture ferroviaire,
- intégrant les contraintes économiques : rattrapage des subventions à l'échelle de ce qui est fait en Europe – mise en place de subventions régionales pour les investisse-

ments matériels du transport combiné – aide de l'Etat pour les terminaux rail-route,

- développant les plateformes de Perpignan - Saint-Charles et de Sète.
- Réaliser le nécessaire dédoublement de l'A9, aménager les routes nationales parallèles à l'A7 et à l'A9.
- Améliorer le cadencement et les équipements ferroviaires pour inciter les



voyageurs à prendre le train.

- Développer les autoroutes de la mer et le cabotage maritime, ainsi que les capacités d'exploitation des infrastructures fluviales. Une spécialisation et une modernisation des zones portuaires restent à organiser afin de permettre de développer l'offre au niveau qualitatif et quantitatif.
- Développer des zones logistiques intégrées et respectueuses de l'environnement pour valoriser localement les marchandises transitant en région et susciter l'implantation d'entreprises spécialisées.
- Développer toutes les mesures liées à la maîtrise de la mobilité routière, à la modification des comportements, au progrès

technologique soutenu, en harmonisant leur application au niveau de l'Europe afin de ne pas pénaliser la compétitivité des entreprises régionales.

> Mesures sur le long terme :

- Réaliser une nouvelle ligne ferroviaire LGV Montpellier - Perpignan.
- Développer les capacités autoroutières : élargissement des autoroutes A7 et A9, ou construction d'une nouvelle autoroute au piémont des Cévennes. Le choix entre ces différentes options ne peut être effectué sans informations et études complémentaires.



Tableau de synthèse

Synthèse des mesures à entreprendre		Hors constructions 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 de la vitesse ; • Maîtrise de la mobilité routière. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modulation des péages. 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de l'information données aux usagers ; • Incitation au covoiturage. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contournement autoroutier de Montpellier (dédoublage de l'A9) ; • Aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9 ; • Finalisation A75 ; • 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"> • Cadencement. 	<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. • Amélioration des infrastructures existantes. 	<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 ; • Progrès technologique soutenu. 				
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"> • Modulation des péages 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement de l'information donnée aux usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contournement autoroutier de Montpellier (dédoublage de l'A9) ; • Finalisation de l'A75 ; • 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 ; • Performance du transport combiné. 	<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 à 1000 m ; • 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 ; • Progrès technologique soutenu. 				

Conclusion

Les dynamiques régionales de développement démographique, économique et des échanges sont étroitement liées. De ce fait, les mesures préconisées pour faciliter les transports de personnes et de marchandises favoriseront la création d'emplois et de richesses et contribueront à l'attractivité territoriale en intégrant les notions de développement durable et de respect de l'environnement. Leur application doit néanmoins être réalisée au plus tôt afin de pallier les difficultés existantes et anticiper les problèmes à venir.

Credits photos : Association des professionnels du transport et de la logistique en Languedoc-Roussillon