

# Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 11



JUIN 2006

CHAMBRE DE COMMERCE ET  
D'INDUSTRIE DE VAUCLUSE

## Assurer l'avenir de notre territoire

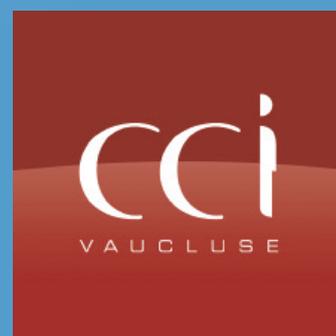
La problématique des transports et des déplacements dans la vallée du Rhône et l'arc méditerranéen, axes majeurs de communications et d'échanges mobilisant les différents modes terrestres (routier, fluvial et ferroviaire), est aujourd'hui au cœur des enjeux d'aménagement et d'attractivité pour toutes les échelles de

territoires : local, régional, national et européen.

Le département de Vaucluse bénéficie de par sa situation privilégiée dans le Grand Sud-Est d'une attractivité naturelle forte et reconnue mais qui est remise en question chaque jour un peu plus, par le mauvais fonctionnement des infrastructures de transport en général.

Les réseaux de transport dans le Grand Sud-Est sont, à l'exception du fluvial, fortement chargés. Les niveaux de service sur le réseau ferroviaire et surtout routier sont dégradés et présentent un taux de saturation important.

La congestion des réseaux de transport à l'horizon 2020 est inévitable au regard des prévisions d'accroissement de la demande si des mesures ne sont pas prises.



La Chambre de Commerce et d'Industrie représente les 19 000 chefs d'entreprises du département de Vaucluse.

Acteur de premier plan du développement de l'attractivité et de la performance économique du Vaucluse, elle agit pour l'intérêt général.

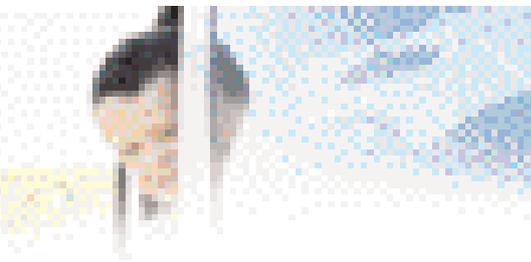
### CONTACT

CCI de Vaucluse  
46, Cours Jean Jaurès – BP 158  
84008 AVIGNON Cedex 1

Tél. : 04 90 14 87 00  
[www.vaucluse.cci.fr](http://www.vaucluse.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



# Un situation très inquiétante pour notre attractivité



## LA PERCEPTION DU FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC MÉDITERRANÉEN : UNE THROMBOSE ANNONCÉE

### > Une demande à satisfaire qui n'ira qu'en s'amplifiant

L'attractivité résidentielle et touristique de notre région s'accroît chaque jour un peu plus. Les Régions PACA et Languedoc-Roussillon ont un rythme de croissance deux fois supérieur à celui de la France. La zone de chalandise de l'agglomération d'Avignon couvre une population de plus de 650 000 habitants et le Vaucluse a accueilli plus de 3,9 millions de touristes en 2005.

Les impacts de cette forte attractivité et de ce bassin de consommation important se répercutent de fait sur l'entreprise et notamment dans son organisation et sa logique de distribution.

La demande grandissante des consommateurs pour obtenir des produits à des prix plus bas dans des délais toujours plus courts a forcément des répercussions sur les réponses que doivent trouver les entreprises en matière d'organisation dans leur chaîne logistique. Cette nécessité d'acheminement rapide des produits corrélée à la tendance forte au "non-stock" car moins coûteux pour l'entreprise et donc pour le consommateur, traduisent une situation actuelle qui ne pourra que s'accroître et qui a des conséquences directes sur le fonctionnement du système de transport.

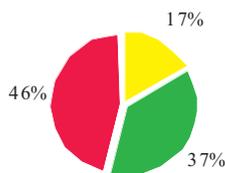
### > La réalité des trafics actuels

La caractéristique principale de l'axe est qu'il superpose plusieurs types de trafics : locaux, régionaux, interrégionaux et européens. La nature très diverse des trafics sous-entend l'impossibilité de les traiter par une solution globale du type "les camions sur les trains".

L'axe autoroutier demeure captif pour les trafics qui l'empruntent, le transit pur ne

représentant que 17 %. Contrairement aux idées reçues, le réseau autoroutier est en moyenne annuelle majoritairement utilisé par les trafics à caractère local.

Nature des trafics PL sur A7 et A9 source O ITC



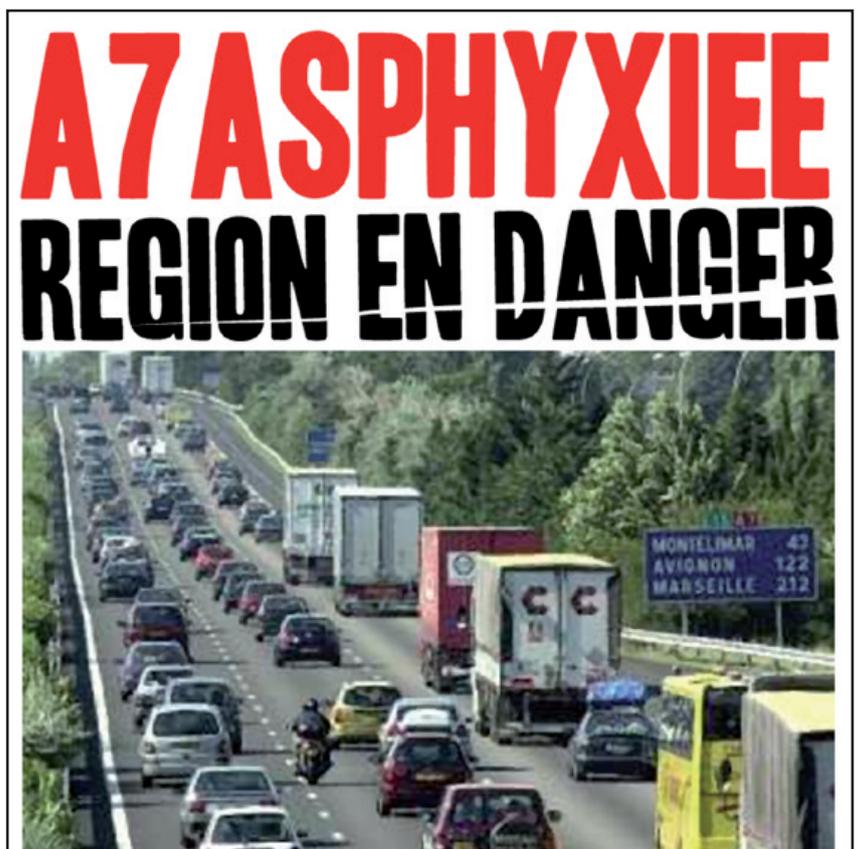
- Transit
- trafic d'échange
- trafic interne

### > La problématique de l'axe est d'abord celle du déplacement des personnes.

Les principaux points de congestion apparaissent le plus souvent les week-ends, les jours fériés, les jours de grands départs en vacances, les jours où les poids-lourds sont interdits de circuler.

Pour mémoire, la part des poids-lourds sur les autoroutes se situe entre 18 et 20 % et elle demeure constante.

**Agir sur la saturation des autoroutes A7/A9, c'est d'abord agir sur les flux des véhicules légers.**



# tante activité et notre économie

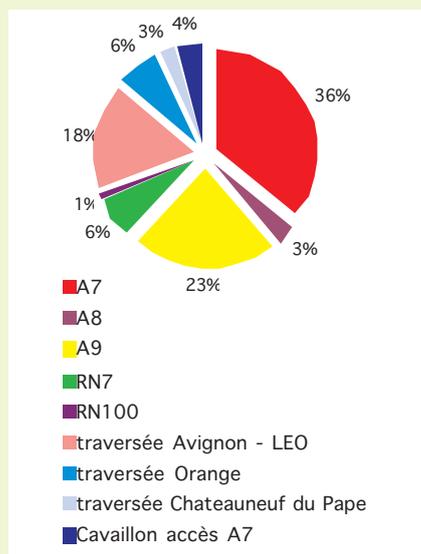


## > L'avis des professionnels du transport de marchandises et de personnes :

La CCI a interrogé plus de 900 entreprises vauclusiennes professionnelles ou simplement utilisatrices du transport :

### SUR LA PERCEPTION DU SYSTÈME DE TRANSPORT :

- 67 % des entreprises vauclusiennes considèrent la notion d'accessibilité comme un critère décisif pour leur localisation ;
- 70 % estiment rencontrer des problèmes de congestion sur le réseau routier et autoroutier, notamment :



- dans 88 % des cas, la difficulté pour circuler génère des pertes de temps, donc des surcoûts pour l'entreprise ;
- enfin, 12 % des entreprises interrogées pourraient envisager à terme, une délocalisation sur le seul motif de la dégradation des conditions de circulation.

### SUR LES MESURES PROPOSÉES CONCERNANT LE TRANSPORT DE MARCHANDISES :

- la régulation de l'existant : l'interdiction de doubler pour les PL est jugée inacceptable pour 48 % des entreprises interrogées ;
- le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime est attendu par une majorité d'entreprises dès lors qu'ils offrent une qualité de service pérenne ainsi que des coûts comparables à la route ;
- le développement des infrastructures routières et autoroutières est par contre jugé très prioritaire :

- près de 65 % des entreprises se prononcent pour un élargissement de l'A7 et de l'A9 à 2x(3+2) voies,

- plus de 62 % souhaitent un élargissement de la RN7 à 2x2 voies,

- 82 % soutiennent le projet de Liaison Est-Ouest (liaison A7-A9) au droit d'Avignon.

- parce que nous avons des entreprises performantes, le progrès technologique est au cœur de leur réflexion : près de 77 % d'entre elles soutiennent fortement l'utilisation de carburants verts ;
- enfin, il est souhaité par une grande majorité de transporteurs une harmonisation de la réglementation pour les PL circulant en France.

## > Une paralysie de l'A7 et de l'A9 à l'horizon 2025

La poursuite de la croissance de déplacements d'ici 2025 (+50%) avec une part prépondérante pour le mode routier entraînera des situations dégradées quasiment toute l'année. D'ici moins de 10 ans, l'axe A7/A9 connaîtra des engorgements qui conduiront à réguler ses accès en fonction du trafic. Il en résultera des gênes inadmissibles pour les usagers quotidiens de l'axe et un handicap très lourd pour l'économie et notre territoire qui puise une partie de ses richesses dans la dynamique de ces axes autoroutiers.

Pourtant, il apparaît que suivre l'augmentation des trafics en adaptant les infrastructures n'est et ne sera pas la meilleure solution mais qu'il faut, dès à présent, se pencher plus sérieusement sur le développement de nouvelles infrastructures. C'est en achevant les maillons manquants et en renforçant la capacité des grands réseaux structurants que l'on maintiendra la position du Grand Avignon dans sa dynamique de "carrefour des échanges".

Le développement d'axes alternatifs comme l'A51 ou A79 ne suffiront pas à absorber les surplus de trafic, même s'ils demeurent absolument nécessaires.

## > Un développement indispensable des modes alternatifs pour un rééquilibrage modal, malgré leurs contraintes...

Le développement des modes de transport fluvial et ferroviaire est tout à fait prioritaire

dès lors qu'il répond à un besoin exprimé tout en offrant une qualité de service intéressante. Les caractéristiques des trafics et le créneau de pertinence de chacun des modes de transport limitent les possibilités d'atteindre ce "rééquilibrage modal". Les 3/4 des marchandises sont transportées dans le couloir rhodanien sur une distance inférieure à 150 km.

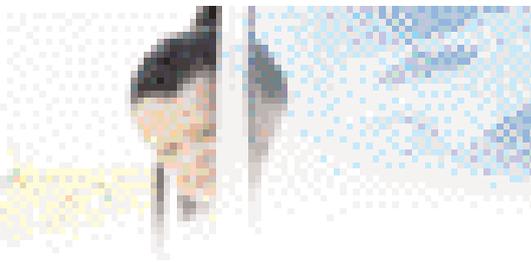
La pertinence du mode ferroviaire s'observe sur des distances longues, supérieures à 500 km, c'est à dire pouvant alléger le trafic de transit (17 %). La part de marché qui intéresse le mode ferroviaire est donc limitée de fait et ne pourra enrayer la poursuite de la croissance des trafics.

Par ailleurs, on constate qu'une grande partie du développement du transport de conteneurs par la voie fluviale, n'est en fait que la conséquence de la non compétitivité du mode ferroviaire sur ce type de transport. Aujourd'hui, le mode fluvial absorbe en partie la carence du mode ferroviaire.

Enfin, en appliquant une politique volontariste qui consisterait à tripler le trafic par voie d'eau et à doubler celui par fer, la part de la route, certes diminuerait, mais les trafics routiers de marchandises augmenteraient encore de 40 % d'ici 2025.

## > Les risques que nous courons

- Le risque de délocalisation et de marginalisation de notre économie au regard des projets d'infrastructures Nord-Sud en cours dans les Pays de l'Europe centrale, avec toutes les conséquences imaginables sur l'emploi local ;
- Le risque que la saturation de l'axe devienne un repoussoir pour le tourisme qui est le 1er secteur créateur de richesses et qui requiert quasiment le véhicule particulier ;
- Le risque que des choix politiques limitent ou contraignent uniquement le transport de marchandises ;
- Le risque de voir notre axe Vallée du Rhône perdre son atout logistique ;
- Le risque de marginaliser le Port Autonome de Marseille au profit des ports du Nord de l'Europe.



# Les propositions de la CCI pour agir durablement sur le fonctionnement du système de transport



et retrouver des conditions normales et satisfaisantes

en terme de fluidité et de sécurité pour les usagers

## > Réaliser au plus vite les équipements déjà prévus dans le Contrat de Plan État/Région PACA 2000-2006

## > Développer de nouvelles infrastructures routières et autoroutières dans la vallée du Rhône :

- élargir l'A7 et l'A9 à 2x(3+2) voies ;
- aménager la RN7 à 2x2 voies ;
- réaliser la voie LEO dans son intégralité (liaison A7/A9) ;
- aménager l'A79 pour dévier le transit.

## > Développer le mode ferroviaire et favoriser le report modal lorsque cela est possible :

- intensifier l'offre TGV et TER et prolonger la LGV PACA jusqu'en Italie ;

- réaliser l'interconnexion des lignes PLM et TGV Méditerranée au droit de Cheval-Blanc pour relier ITER et le Val de Durance à la grande vitesse ;

- réaliser l'interconnexion des deux gares SNCF d'Avignon (virgule ferroviaire) ;
- développer le transport combiné pour la longue distance avec une connexion à Avignon ;

- augmenter la longueur des trains de fret à 1000 m.

## > Développer plus encore le mode fluvial :

- accentuer le transport de conteneurs avec le développement de nouvelles plateformes multimodales, notamment sur Avignon ou Bollène ;
- poursuivre les études de la mise à grand gabarit du canal Saône-Moselle vers le Nord.

Par contre, nous jugeons très néfaste les mesures qui tendent à limiter la circulation tant des personnes que des marchandises. La régulation des accès locaux et la réservation d'accès aux autoroutes, la mise de nouvelles taxes ou péages sur les routes nationales pour les PL conduira inévitablement à une régression économique et sociale. Réduire la mobilité pour améliorer ou conserver la fluidité des réseaux devient de fait INACCEPTABLE.

## Répondre à l'urgence

Afin de ne pas compromettre l'avenir de notre territoire, il est essentiel qu'à l'issue de ce débat des orientations soient prises par l'Etat et que soient lancées des consultations sur les nouveaux programmes d'équipements, d'autant plus si ils doivent être réalisés pour 2020.

De fait, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Vaucluse demande que les propositions mises en avant dans son cahier d'acteurs constituent des priorités fondamentales dans la sauvegarde de l'attractivité et de l'économie de son territoire.

Francois MARIANI



Président de la CCI de Vaucluse