

LA SITUATION EN 2006



Axe de communication naturel entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, la vallée du Rhône et l'arc languedocien ont constitué de tout temps un lieu de passage sur lequel se sont installés des courants commerciaux et des activités. La vitalité des territoires le long de cet axe, attestée par leur dynamisme démographique, par leur structuration urbaine, par le développement d'activités économiques directement liées aux transports (tourisme, logistique), a été accentuée par la combinaison d'une offre de transport terrestre complète – fleuve, routes, voies ferrées – et d'une offre de transport maritime sur la façade méditerranéenne.



Dans la mesure où la vallée et la plaine littorale sont largement contraintes, à l'ouest, par les contreforts des Cévennes et du Haut-Languedoc, à l'est, par les Préalpes, le développement s'est effectué sur un espace limité, à partir de voies de passage historiques, en exerçant des pressions sur le patrimoine naturel et les paysages, aujourd'hui menacés : croissance urbaine, développement de réseaux de transport, industries, pression touristique, pratiques agricoles. A cela s'ajoutent des risques naturels (inondations notamment).

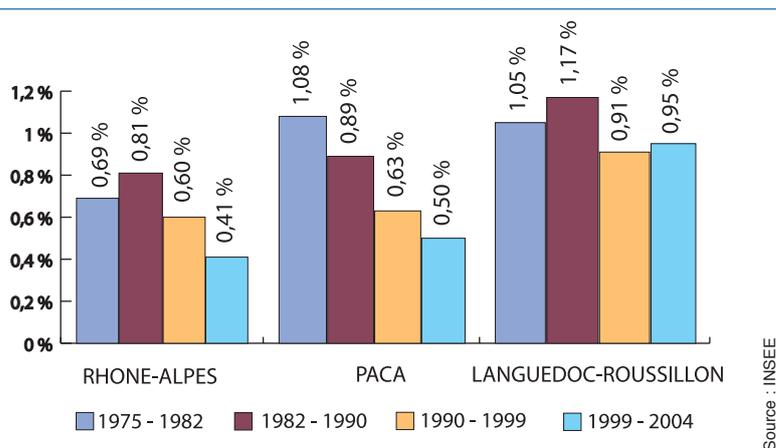
Ce territoire présente une situation spécifique pour les déplacements de voyageurs et les transports de marchandises, tant par leur intensité que par leur diversité : trafic local pour le travail ou pour les loisirs, trafic interne aux trois régions (Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon), flux nationaux et européens, touristes été et hiver, etc. Il est aujourd'hui caractérisé par un risque de saturation chronique des infrastructures routières due à l'addition, selon les tronçons ou les périodes, des différentes natures de trafics ; cette situation est rendue d'autant plus sensible que les reports vers le fleuve ou vers le fer sont encore insuffisants.

Jusqu'ici, pour répondre à la demande croissante de mobilité et gérer les contraintes, la solution utilisée a été d'augmenter régulièrement l'offre de transport. Aujourd'hui, et plus encore demain, les enjeux de ce territoire reposent sur la capacité des différents niveaux de pouvoirs publics à mettre en œuvre une coopération sur :

- la mise en réseau des trois grandes métropoles (Lyon, Marseille et Montpellier) et la desserte des agglomérations intermédiaires ;
- une meilleure exploitation du potentiel urbain régional, en renforçant les points forts et en favorisant les relations internes aux trois régions (donc la qualité des transports) ;
- la valorisation de la position stratégique du territoire en matière de trafic de transit et d'échange ;
- le maintien de la qualité environnementale, par la maîtrise des nuisances et des risques (naturels et technologiques), la préservation du patrimoine, des ressources, des paysages et des milieux naturels.

1. Des territoires dynamiques

TAUX D'ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES TROIS RÉGIONS

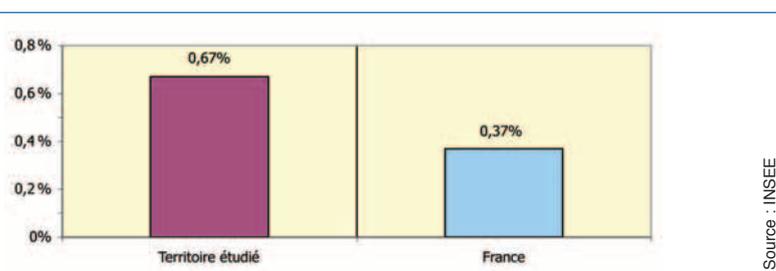


Par construction, la présentation des enjeux des territoires concernés reste succincte, et surtout présentée à travers le prisme de l'Etat. Il est attendu du débat, notamment de la part des acteurs locaux impliqués dans l'aménagement du territoire, que ces enjeux soient précisés et mis en perspective par rapport à la problématique des transports.

Le territoire du débat public concerne trois régions, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Languedoc-Roussillon, le long de la vallée du Rhône et de l'arc Languedocien.

Représentant un huitième de la France pour la superficie, un cinquième en termes de population et de PIB, les trois régions ont en commun leur dynamisme démographique, économique et touristique, qui s'est traduit par de fortes pressions sur un milieu naturel fragile (littoral et vallée fluviale). Les interactions entre les enjeux d'aménagement du territoire et de fonctionnement des systèmes de transport sont ici particulièrement aigus, ce qui a suscité une attention particulière sur ces questions depuis plusieurs années.

TAUX ANNUEL MOYEN D'AUGMENTATION DE LA POPULATION DES TROIS RÉGIONS ENTRE 1990 ET 1999



LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

Avec 13 millions d'habitants, la population des trois régions a augmenté selon un taux annuel de 0,67% entre 1990 et 1999 (soit presque le double de celui de l'ensemble de la France : 0,37%). En raison de l'attractivité du territoire, l'apport migratoire, en

provenance d'autres régions de France et de l'étranger, constitue le principal moteur de la croissance démographique, reflet de la vitalité des territoires.

LES DISPARITÉS DE PEUPEMENT

Cet espace présente d'importantes disparités de peuplements, avec des densités élevées en plaine ou en bord de mer et des densités très faibles ailleurs, en particulier dans les zones de montagne. D'une façon générale, la croissance démographique se focalise sur les couloirs (couloirs hydrographiques, couloirs de circulation, territoires littoraux) et autour des agglomérations et aires urbaines (en 1999, elles rassemblent respectivement 80 et 83% de la population, pour 68 et 78% en 1990). La population des deux grandes agglomérations de Lyon et de Marseille continue à progresser, de même que les aires urbaines de Genève-Annemasse et de Montpellier.

La croissance urbaine s'éloigne de plus en plus des centres (1 habitant sur 5 vit dans une commune péri-urbaine), d'où une urbanisation diffuse qui pourrait mettre en péril les zones de grande valeur écologique (comme les étangs languedociens et les franges des parcs naturels) ou agricole (comme les plaines de Valence et du Languedoc).

Un territoire attractif par la qualité de ses paysages : ici, en Ardèche.

LA MÉTROPOLISATION ET LES RÉSEAUX DE VILLES

Avec quatre métropoles (Lyon, Marseille, Nice et Montpellier), les trois régions hébergent un ensemble d'unités urbaines de plus de 100 000 habitants bien réparties le long du littoral, dans la vallée du Rhône ou les vallées alpines, reliées entre elles par les grands axes de communication. Les centres urbains fonctionnent en grappes, selon l'ancienne règle du "pas romain" (une étape tous les 40 à 60 km), à l'image de Valence et Montélimar, Nîmes et Montpellier, Béziers et Narbonne, Marseille et Toulon, Cannes et Nice, Grenoble, Chambéry, Annecy et Genève.

D'autres territoires, souvent montagneux, sont moins bien connectés à des infrastructures à haut niveau de service :

- la frange ouest de Rhône-Alpes : Roanne, Aubenas, Cévennes, Drôme, Ardèche ;
- le nord de Languedoc-Roussillon ;
- les Alpes entre Grenoble et Nice.

Des départements comme la Drôme et l'Ardèche sont, de fait, totalement dépendants de la vallée du Rhône.

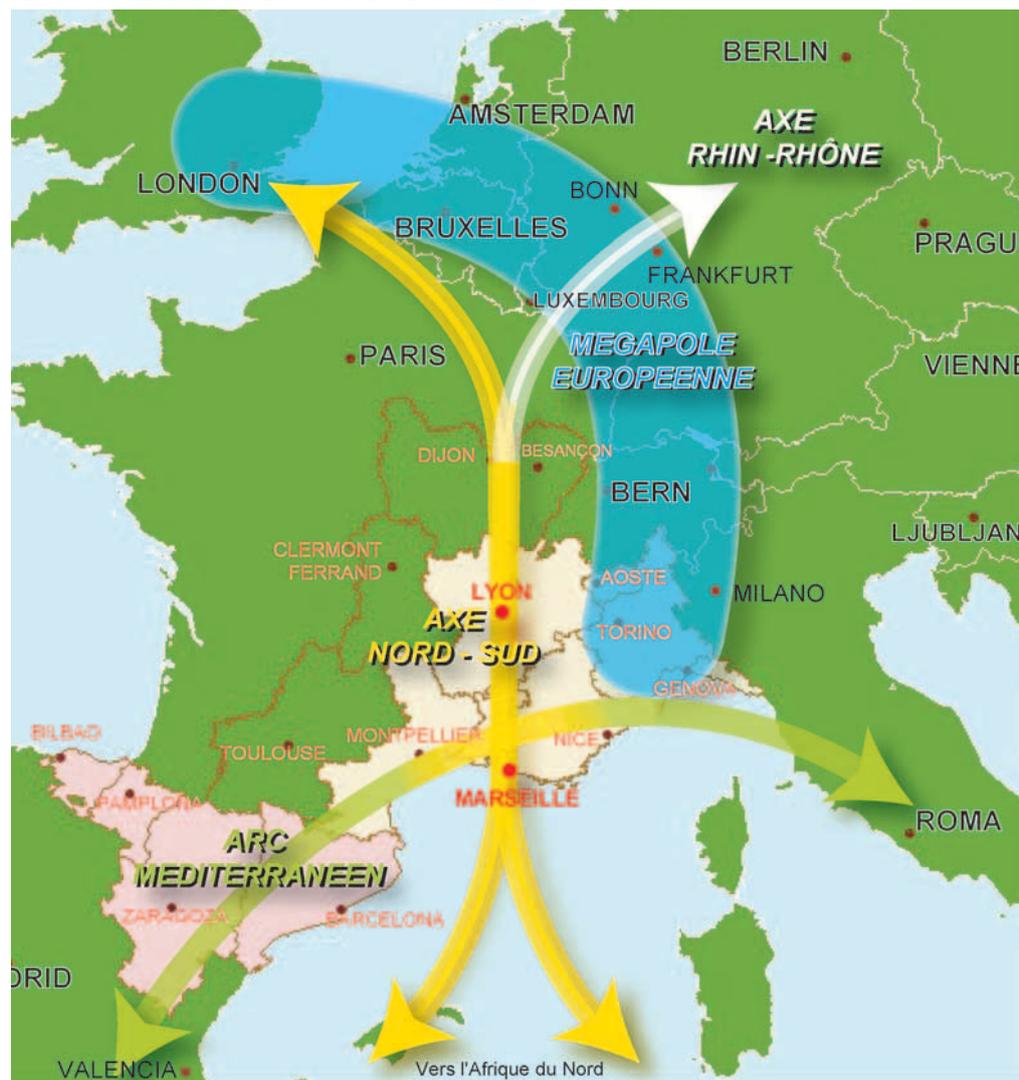
Cette organisation territoriale se traduit par le renforcement des liaisons de ville à ville. Les mouvements inter-régionaux prennent la forme d'échanges routiers, avec notamment des liaisons directes entre Lyon et les principales agglomérations de l'arc méditerranéen. Ceci étant, le TGV a permis de donner une nouvelle dimension au territoire, en rapprochant les métropoles et la desserte des villes non reliées par la grande vitesse a été complétée par un bon maillage entre TGV et liaisons régionales.

UNE TERRE DE TRANSIT ET D'ÉCHANGES

Pour les voyageurs comme pour les marchandises, la vallée du Rhône est un axe de communication naturel et historique entre le monde méditerranéen, la France et l'Europe du Nord, au bénéfice des régions traversées comme à celui des régions plus lointaines qu'elles contribuent à relier. Le territoire est à la fois un pôle générateur de trafics et une zone de transit, à l'échelle locale, nationale et européenne. Le réseau doit ainsi assurer un bon niveau de service pour des trafics importants en volume et qui répondent à des besoins très divers.

Les flux d'échanges restent majoritairement des flux de proximité et contribuent au dynamisme des économies régionales : entre Rhône-Alpes et la Lombardie ou le Piémont, entre Provence-Alpes-Côte-d'Azur et le Piémont ou la Ligurie, entre Languedoc-Roussillon et la Catalogne. Les flux de transit concernent principalement les relations Espagne / Allemagne, Catalogne / Lombardie. Par ailleurs, le trafic d'échange et/ou de transit à origine ou à destination des pays d'Europe Centrale et Orientale devrait connaître, dans les années à venir, un fort développement.

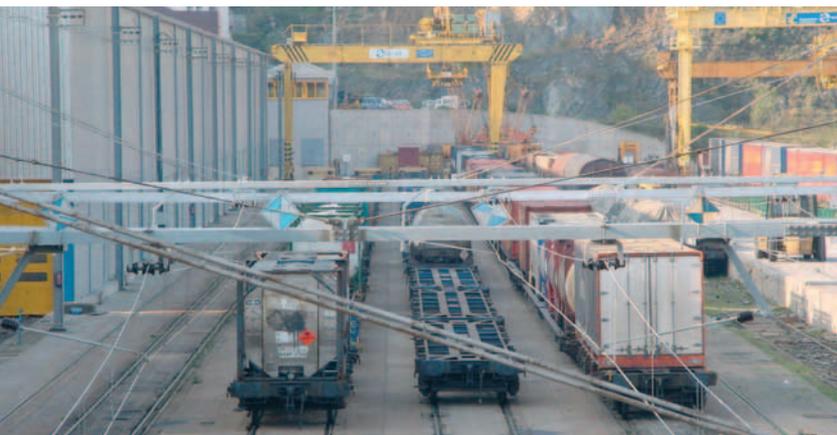
LES TROIS RÉGIONS ET LES GRANDS ÉCHANGES EUROPÉENS



■ "banane bleue":
cœur économique de l'Europe

Source : d'après les réflexions de l'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est
Réalisation : CETE Méditerranée - Département Infrastructures et transports - Juillet 2001

1 LA SITUATION EN 2006



Les transports et la logistique : un secteur en expansion.

Perpignan dans les Pyrénées-Orientales a su tirer bénéfice de son positionnement frontalier pour développer des activités logistiques importantes notamment pour les fruits et légumes avec le plus grand marché international d'Europe (environ 1,5 Mt traitées).

TOURISME ET SYSTÈME DE TRANSPORT

Les choix modaux lors des départs en voyage font partie des préoccupations des touristes au même titre que la recherche d'un hébergement. La variété des comportements conduit à privilégier une offre large. L'évolution du temps libre vient encore accentuer la demande. Compte-tenu du maillage du territoire, la route, en dépit de ses inconvénients (congestion, coûts...) reste un paramètre incontournable de l'offre touristique, dans la mesure où elle permet la continuité du déplacement et l'enchaînement de motifs variés. Même plus contraignants (offre fixe de trajet, d'horaires, rupture de charge), les transports collectifs constituent également un élément important de l'offre. Les acteurs du transport collectif (SNCF, CCI gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes, autocaristes...), en liaison avec les collectivités territoriales, déploient des efforts d'organisation et d'investissement. Ainsi, tablant sur les avantages du train (sécurité, moindre fatigue...), la SNCF offre-t-elle une panoplie de services (trains spéciaux, trains neige, trains autocouchettes, tarifs promotionnels...). En 2003, sur les presque 20 millions de passagers transportés par le TGV Méditerranée, 62% voyageaient pour des motifs privés de loisirs. De même constate-t-on la montée en puissance des charters neige et des vols spéciaux dans l'activité des aéroports de Chambéry, de Grenoble-St Geoirs et Andrézieux Bouthéon. Enfin, le développement des compagnies aériennes à bas coût constitue un nouvel apport de clientèle touristique (Montpellier, Nîmes, Saint-Etienne...), bien que sa part dans les déplacements reste relativement modeste.

Le Pont du Gard : une grande destination touristique.



LE TRANSPORT ET LA LOGISTIQUE

En Europe, la France est un pays privilégié pour la création de plates-formes logistiques, majoritairement sur la dorsale Lille-Paris-Dijon-Lyon-Marseille. Le couloir Saône-Rhône développe ainsi une véritable spécificité transport-logistique, avec près du quart des emplois salariés et des établissements français du secteur. En particulier, Rhône-Alpes se positionne comme la première région après l'Île-de-France pour cette activité (10% du chiffre d'affaires national). La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur possède également un fort secteur transport-logistique, qui tient pour une large part à l'activité du port de Marseille-Fos mais aussi à la spécialisation de certains territoires (le Vaucluse et le nord des Bouches-du-Rhône pour les fruits et légumes). La région de

LE TOURISME

La mobilité de loisir des Français a pris la première place dans la mobilité totale, devant la mobilité liée au travail et aux études. Les nouvelles pratiques de tourisme telles que fragmentation des séjours, développement des courts séjours et du tourisme urbain, développement des excursions et des loisirs "de proximité" expliquent pour partie l'augmentation de ce type de déplacement.

Dans les trois régions, l'image des territoires et la qualité du patrimoine naturel et culturel, d'une part, les capacités d'accueil adaptées à la demande, d'autre part, contribuent au développement du tourisme : tourisme de montagne (Alpes du Sud), tourisme balnéaire sur l'ensemble de la Méditerranée, tourisme rural notamment en Ardèche et dans le Luberon, tourisme urbain (Nice, Marseille, Montpellier, Aix-en-Provence...), sans oublier le tourisme d'affaires avec la mise en valeur de ressources scientifiques, culturelles, technologiques.

Le nombre de séjours des étrangers dans le Sud-Est a connu une plus forte croissance que dans le reste de la France, passant de 10 millions de séjours en 1980 à 30 millions en 2000. La région Provence-Alpes-Côte-d'Azur reste en tête au niveau de la fréquentation, mais Rhône-Alpes a connu une croissance très forte surtout dans les années 1980.

Le maintien d'un tourisme de qualité passe par la préservation des paysages et du patrimoine culturel et naturel de la zone comme par la modernisation de certains équipements. Pour qu'elle puisse prospérer, l'activité touristique doit donc être très attentive aux nuisances engendrées par les déplacements et les infrastructures sur lesquelles elle s'appuie.

LA MOBILITÉ LOCALE

La mobilité locale (mobilité à moins de 100 km) se développe du fait des changements de mode de vie (travail à temps partiel, RTT, nouvelles pratiques touristiques, etc.). A cette mobilité, vient se superposer, dans les zones urbaines, les déplacements domicile-travail dont le rayonnement a tendance à augmenter compte tenu de l'éclatement des lieux d'habitation (jusqu'en zone rurale) lié notamment à l'augmentation des loyers et à la pression foncière.

Au droit des agglomérations, notamment sur A9, compte tenu du niveau de service offert par l'autoroute, d'une part, de la pression foncière, d'autre part, de nombreux trajets domicile-travail sont captés par l'autoroute ce qui pose la question du développement des TER (et plus généralement de l'arbitrage entre les différents types de trains) et de l'articulation avec le réseau des routes nationales et départementales.

2. Un environnement remarquable soumis à de fortes pressions

Les trois régions se caractérisent par une grande richesse et une grande diversité des milieux naturels et des paysages (chaînes de montagnes, succession de collines et de plateaux, zones fluviales, lacustres et humides, plaines littorales, milieux marins), et aussi par une biodiversité exceptionnelle. Cette diversité, qui joue un rôle essentiel dans l'équilibre des éco-systèmes et le cadre de vie, associe des espaces de nature "ordinaire" et des sites remarquables souvent de renommée internationale :

- Mont Blanc, gorges de l'Ardèche, Grande Chartreuse... pour Rhône-Alpes ;
- montagne Sainte-Victoire, massif des Calanques, massif des Alpilles, Luberon, Sainte Baume, pays de Ventoux, Camargue... pour Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;
- gorges du Gardon, cirque de Navacelles, massif de la Gardiole, gorges de l'Hérault, massif du Caroux, Petite Camargue... pour Languedoc-Roussillon.

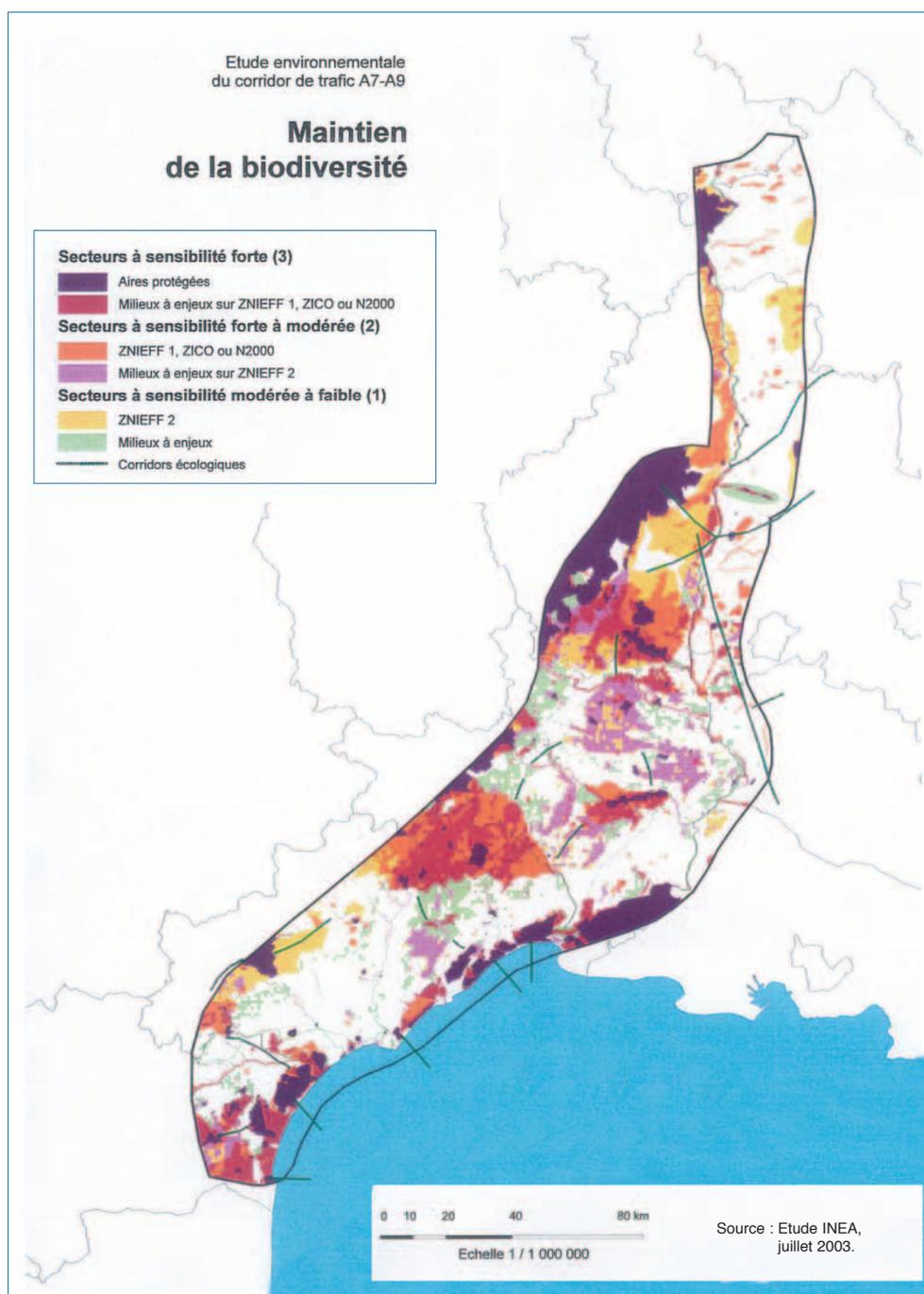
LE PATRIMOINE NATUREL

Cette richesse naturelle s'illustre par le très grand nombre de zones écologiques remarquables : parcs nationaux¹, parcs naturels régionaux, ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique), zones Natura 2000², réserves de biosphère, etc., dont certaines sont d'importance communautaire, ainsi que dans l'action du Conservatoire du littoral.

Dans un contexte de croissance urbaine, parfois mal maîtrisée ou sans souci de recomposition paysagère, de développement des infrastructures (lignes haute tension, infrastructures routières et ferroviaires), de forte pression touristique, ainsi que d'évolution des pratiques agricoles (intensification ou déprise, apparition de friches et de jachères, progression de la forêt), sans oublier les industries extractives, les milieux et les paysages sont modifiés.

D'une manière générale, la consommation d'espace et la privatisation des paysages s'accroissent de façon intensive autour des noyaux urbanisés et de façon diffuse en milieu agricole. Des efforts importants sont engagés pour assurer la préservation de ce patrimoine naturel, notamment en application des directives européennes sur les oiseaux, les habitats, et de la directive cadre sur l'eau.

- 1 - Cinq des sept parcs nationaux français se trouvent dans ces trois régions.
- 2 - Natura 2000 : réseau de sites écologiques remarquables, définis en application des directives européennes sur la protection des oiseaux, des habitats, de la faune et de la flore.



1 LA SITUATION EN 2006



La Camargue, le vignoble languedocien et les gorges de l'Ardèche : des paysages diversifiés.

LE PAYSAGE

Les objectifs stratégiques de l'Etat pour la prise en compte du paysage concernent la préservation des sites sensibles (sites à enjeux paysagers et patrimoniaux majeurs) et des unités paysagères¹. Du sud vers le nord, sont concernés en particulier les unités suivantes :

- pour Languedoc-Roussillon, la Clape, l'étang de Sigean et le massif de Fonfroide, la plaine viticole de Béziers à Narbonne, le Haut-Languedoc, les contreforts sud du Larzac, les garrigues de Montpellier, les étangs littoraux, la basse vallée de la Cèze et ses abords, les replats calcaires du piémont sud-oriental des Cévennes ;
- pour Provence-Alpes-Côte-d'Azur, les Calanques, la Crau, la Camargue, les Alpilles², la Sainte-Victoire, le Luberon, la basse vallée de la Durance, le Mont Ventoux, les Dentelles de Montmirail ;
- pour Rhône-Alpes, la vallée et les gorges de l'Ardèche, la région des Vans (bois de Païolive, gorges du Chassezac), les plateaux et massifs calcaires ardéchois, la vallée du Rhône et notamment son versant rive droite, le défilé de Donzère, le secteur de Tain l'Hermitage et Tournon, la forêt de Marsanne.

LES POLLUTIONS ET LES NUISANCES

L'air

La qualité de l'air des trois régions est principalement affectée par les polluants d'origine industrielle ou routière : oxydes d'azote (NOx) et particules fines. La lutte contre ces nuisances s'appuie sur une surveillance continue, l'information de la population et la gestion des pics de pollution atmosphérique.

1 - Territoires ayant une identité géographique, historique ou culturelle se traduisant par une homogénéité du paysage ou par une appréhension visuelle du site.

2 - La directive paysagère Alpilles (première en France) doit être adoptée en 2006.

LE RISQUE DE POLLUTION DE L'AIR PAR L'OZONE

Dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, quatre associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air (AASQA) établissent des bilans sur l'ozone (O₃), les oxydes d'azote (NOx), les particules (PM), le dioxyde de soufre (SO₂), le plomb, le mono-oxyde de carbone, le benzène. L'ozone est un polluant secondaire, produit dans la basse atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire par des réactions complexes entre les polluants primaires (oxydes d'azote, composés organiques volatils ...). Au-delà de pics saisonniers, son niveau de fond augmente tendanciellement. Des actions pour lutter contre la pollution atmosphérique, par l'ozone tout particulièrement, sont prévues en cas de dépassement des seuils.

En région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, les émissions industrielles (chimie, raffinage, métallurgie...), alliées à l'intense circulation routière au sein de l'agglomération Marseille/Aix-en Provence et de la zone industrielle de Fos/Berre ont conduit à un accroissement du nombre de jours pollués : 60 jours en 2003 (année très ensoleillée) et 34 en 2004. Le Plan Régional de la Qualité de l'Air - PRQA - du 11 mai 2000 a fixé des orientations pour réduire les émissions fixes et mobiles à des niveaux non préjudiciables pour la santé ou l'environnement. Ce dispositif a été complété dans les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse. Enfin, face aux dépassements fréquents des seuils d'alerte d'ozone et de dioxyde de soufre, un plan d'action gradué a été mis en œuvre à l'été 2004 qui va, en cas de nécessité, jusqu'à la circulation alternée et la gratuité d'accès aux transports en commun.

La qualité de l'air en moyenne vallée du Rhône, très ventée, est plutôt bonne. Cependant, les grandes zones émettrices de pollution de l'arc méditerranéen et de la région lyonnaise conduisent à des teneurs en ozone souvent supérieures au seuil autorisé, tant dans les zones urbaines que rurales. En outre, les émissions dues au trafic routier y affectent de manière significative les teneurs en polluants. En cas d'épisode de pollution atmosphérique, les mesures d'urgence prévoient notamment des limitations de vitesse, y compris sur les axes de grand transit. Elles font l'objet d'un arrêté inter préfectoral pour la Drôme et l'Ardèche. Un arrêté à l'échelle de la région Rhône-Alpes est en cours de préparation.

De la même manière, la source centrée autour du pôle industriel de Fos se propageant à près de 100 km à la ronde, le phénomène de pollution à l'ozone, alimenté par le trafic, devient significatif en Languedoc. Ainsi, le Gard est-il inclus dans la procédure interdépartementale mise en œuvre autour de l'étang de Berre. En Languedoc-Roussillon, le dépassement du seuil d'alerte, observé plusieurs fois entre le 31 juillet et le 2 août 2004 par exemple, donne lieu à des procédures d'informations et des recommandations spécifiques.

L'eau

Si la qualité générale des eaux des trois régions est globalement bonne, certains cours d'eau sont soumis à des pollutions d'origine domestique à l'aval des grandes agglomérations ou au droit des étangs littoraux. De nombreux milieux aquatiques sont dégradés (avec banalisation des peuplements piscicoles) suite à des interventions humaines (anciennes activités minières, aménagements hydrauliques, extraction de granulats, remblaiement ou assèchement de zones humides...).

Les eaux souterraines restent vulnérables car elles sont exposées à de fortes pressions humaines et à des risques de pollution diffuse, notamment d'origine agricole.

Abondantes mais inégalement réparties dans le temps, soumises à de nombreuses utilisations (hydroélectricité, agriculture, industrie, tourisme), les ressources en eau font l'objet de mesures de gestion patrimoniale concertée, qui visent au partage équilibré entre les différents usages de l'eau et le "bon état écologique" des milieux aquatiques, de façon à satisfaire, en particulier, les besoins d'alimentation en eau potable. Au-delà, un important effort reste à conduire sur les nouvelles formes de pollution (eaux pluviales de ruissellement, pollution par les toxiques et les nutriments, bactériologie).

Le bruit

Le développement des infrastructures de transports terrestres, aussi bien routières que ferroviaires, engendre des nuisances sonores de plus en plus mal ressenties de la part des populations riveraines. La politique conduite pour limiter ces effets s'articule autour de trois lignes directrices : le classement des voies bruyantes et la définition de secteurs où l'isolation des locaux doit être renforcée, la prise en compte en amont des nuisances sonores lors de la construction ou de la modification d'une voie, le rattrapage des situations critiques ou "points noirs". L'application de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit en agglomération et aux abords des principales infrastructures de transports conforte le développement de cette politique.

LES RISQUES

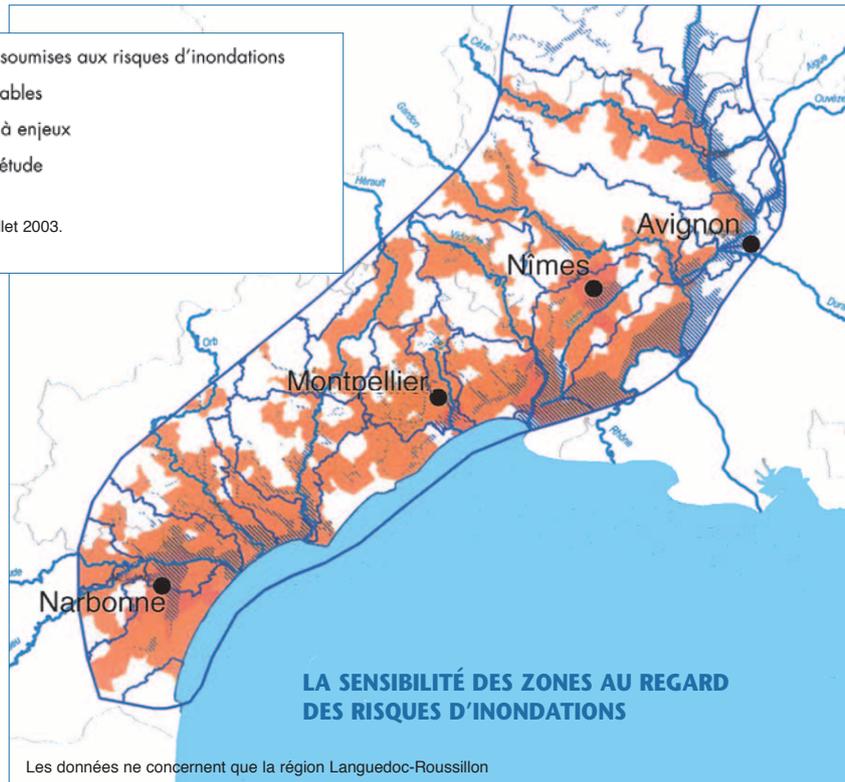
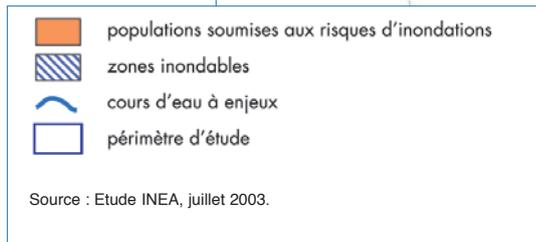
Les trois régions se caractérisent par une forte prévalence de risques naturels : inondations (notamment liées aux pluies cévenoles), incendies de forêt, avalanches, éboulements, mouvements de terrain, séismes, érosion côtière. Elles sont également concernées par les risques industriels et technologiques avec notamment :

- une forte présence de sites SEVESO et un parc électro-nucléaire important ;
- un réseau de canalisations de transport de matières dangereuses particulièrement dense ;
- un héritage minier important ;
- un nombre élevé de grands barrages.

Au nord du territoire, il faut également citer les risques liés au "couloir de la chimie".

LES RISQUES D'INONDATIONS

Les cours d'eau à enjeux sont ceux à fort risques de crues. Il s'agit en particulier des fleuves côtiers méditerranéens de Languedoc-Roussillon, comme l'Aude, l'Orb, l'Hérault, le Lez, le Vidourle et Vistre, et du Rhône et de ses affluents (Gardon, Durance, Ouvèze, Cèze, Aygues, Eyrieux, Banderolle, Savasse, Doux, Deume, Valloire, Sanne, Yzéron, Ozon...). La gestion de ces cours d'eau et de leurs bassins versants participe à la maîtrise du risque d'inondation. Dans ce domaine, les objectifs stratégiques de l'Etat visent à préserver les zones d'expansion des crues et à favoriser la création ou la restauration des espaces de liberté des rivières, et à empêcher l'extension de l'urbanisation en zone dangereuse, principale source actuelle de risque.



LE PLAN RHÔNE

Le CIADT (Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) du 12 juillet 2005 a approuvé les principes directeurs de la stratégie globale de prévention des inondations sur le fleuve Rhône et sur ses affluents. Il a confié au Préfet coordonnateur de bassin l'élaboration, dans un cadre partenarial, d'un Plan Rhône élargi à l'ensemble des thématiques concernant le corridor fluvial, véritable projet de développement durable pour le Rhône et son territoire, dont deux des volets en particulier interfèrent directement avec la problématique soumise au débat public :

- concilier la prévention des inondations et les préventions d'un développement urbain et des activités humaines en zone vulnérable ;
- gérer la demande exponentielle de déplacements dans la vallée du Rhône en assurant un meilleur équilibre et une complémentarité entre les différents modes de transport.

Deux autres volets sont concernés de façon plus indirecte :

- garantir la qualité des eaux et le partage de cette ressource dans le respect des préconisations du SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) et de la directive européenne sur l'eau sur un fleuve aménagé de statut international et préserver la biodiversité remarquable du fleuve aujourd'hui fragilisée ;
- assurer à partir du fleuve et de ses berges le développement d'un tourisme de qualité, exploitant au mieux les potentialités des espaces naturels et du patrimoine historique et culturel de la vallée.

Quelques enjeux de territoires

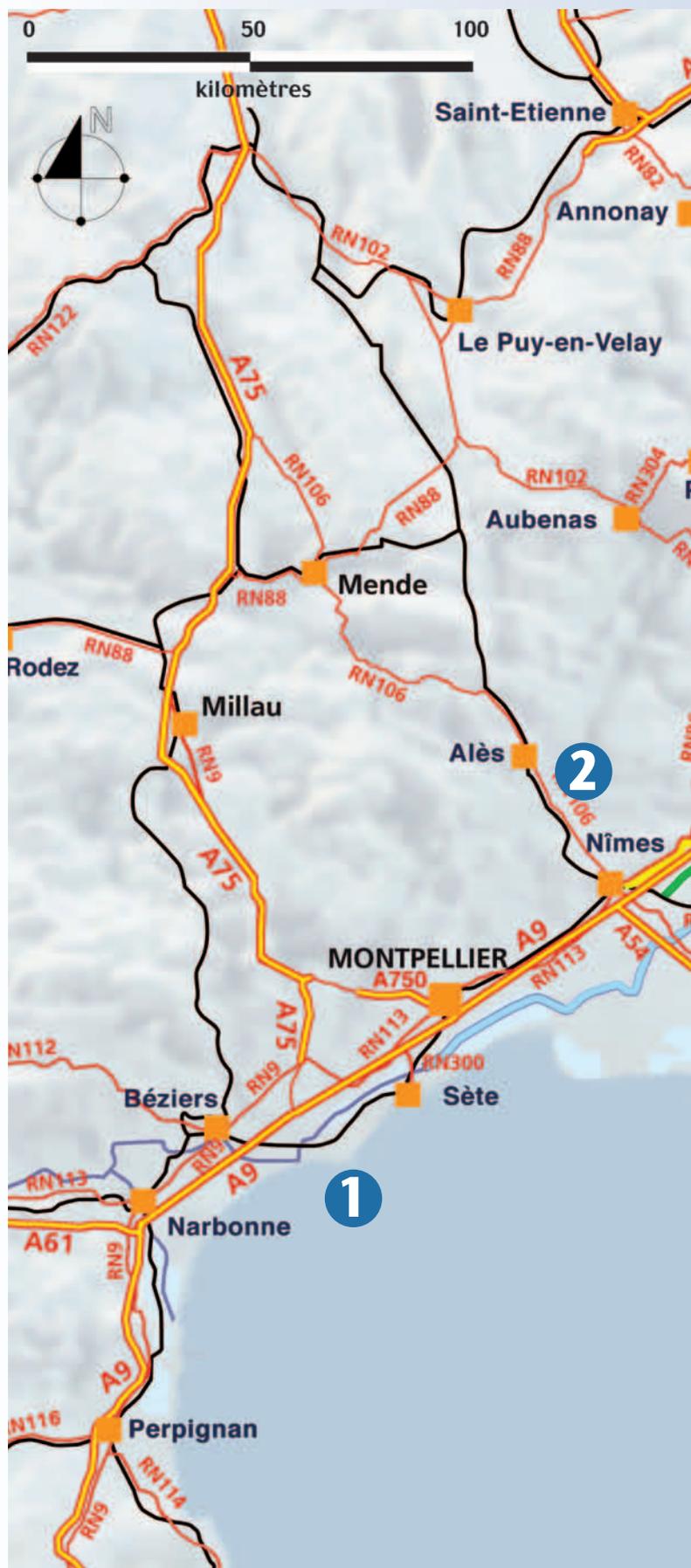
1 Par sa densité moyenne et son attractivité environnementale (littoral et climat méditerranéen), la **plaine languedocienne** est soumise à de fortes pressions démographiques et touristiques. Sont notamment concernées les aires urbaines de Montpellier, de Sète et de Nîmes. L'enjeu est ici de concilier les impacts d'une telle croissance avec les meilleures conditions de vie, de déplacement (désengorgement des voies de circulation, organisation d'un système efficace de transport collectif), d'occupation de l'espace (maintien d'espaces libres le long du littoral), de préservation notamment des espèces et des milieux remarquables, de prise en compte des risques d'inondation.

En particulier, le chantier de l'amélioration des réseaux de transport, en lien avec l'action sur l'urbanisation (pour maîtriser l'étalement urbain), reste largement ouvert. A cet effet, les projets de schéma de cohérence territoriale (SCOT), voire "d'Inter-SCOT", méritent une attention particulière.

2 Le **piémont languedocien** connaît une dynamique démographique plus faible accompagnée d'un vieillissement de la population. L'économie de ce territoire est confrontée à des problèmes de reconversion industrielle et agricole qui, faute d'une offre et d'équipements adéquats, ne sont pas encore compensés par le développement du tertiaire et du tourisme. Pourtant, avec le thermalisme et un patrimoine environnemental et culturel diversifié (sites préhistoriques et historiques, parc National des Cévennes, deux parcs naturels régionaux : Haut Languedoc, Grandes Causses), le tourisme est susceptible de se développer de manière importante. L'un des enjeux majeurs de ce territoire est de préserver sa richesse paysagère et écologique grâce au maintien d'une activité agricole.

Parmi les enjeux majeurs de ce territoire, figurent la préservation de l'état actuel des paysages (notamment grâce au maintien d'une activité agricole) ainsi que la prise en compte de la vulnérabilité de certaines zones urbanisées aux inondations.

3 En **moyenne vallée du Rhône**, le tertiaire occupe une place moins forte que dans l'ensemble du territoire étudié. Cependant, le secteur transport-logistique y est en forte expansion avec l'implantation d'entreprises de renommée internationale. En outre, la présence d'un tissu de PME dynamiques et la proximité de grands donneurs d'ordres entraînent le développement des services aux entreprises (ingénierie, conseil, informatique) à Valence. Toutefois, les multiples pôles d'industrie et de services, de Romans à Montélimar, rayonnent de moins en moins sur leur territoire d'influence et de recrutement : les petits bassins d'emploi semblent absorbés par les grandes aires métropolitaines (Lyon, Grenoble, Avignon). Enfin, le tourisme est concentré dans quelques sites : les gorges de l'Ardèche ou la Drôme provençale. Parmi les enjeux de ce territoire, figurent le développement des liaisons transversales, entre les arrières-pays et la vallée du Rhône. Ces territoires, et notamment le plateau ardéchois, sont en effet enclavés par le faible niveau de service des routes existantes et l'absence de desserte ferroviaire. Il conviendra également de prendre en compte la vulnérabilité de certaines zones urbanisées aux inondations.





LES RÉSEAUX ACTUELS : ROUTIER, FERROVIAIRE ET FLUVIAL

4 La zone du **Grand Avignon** connaît une croissance démographique très vive et une urbanisation forte en dehors de la commune-centre. L'emploi tertiaire est dominé par le secteur de la logistique, soutenu par la position stratégique d'Avignon au carrefour de l'arc méditerranéen et de l'axe rhodanien, et par le tourisme avec des atouts comme le palais des Papes ou le théâtre d'Orange. Le bassin de vie concentre des enjeux importants liés à la maîtrise de la croissance urbaine, en particulier autour du projet LEO (Liaison Est-Ouest qui relie A7 à A9 au sud d'Avignon), susceptible d'avoir des effets importants sur le Gard rhodanien et le nord des Bouches-du-Rhône, conjuguée au développement des transports en commun, au développement économique autour de la logistique (en cohérence avec le site d'Arles), à la préservation de l'agriculture, à l'essor touristique dans un souci de développement durable, en particulier dans la vallée de la Durance, à la préservation de la qualité de ressources en eau (Rhône et Durance) et à la protection de la diversité des milieux d'un grand intérêt écologique et paysager.

5 Les aires métropolitaines d'**Aix-Marseille** et de **Toulon** forment aujourd'hui ce qu'il est convenu d'appeler une "ville territoire" (par un effet de délocalisation de la croissance démographique et de développement de l'habitat pavillonnaire), avec des enjeux de maîtrise de l'urbanisation privilégiant le renouvellement urbain et la mise en œuvre d'un système de transports collectifs à l'échelle des agglomérations. Ces aires urbaines sont également confrontées à un enjeu de rayonnement extérieur, nécessitant une meilleure insertion dans les grands axes européens et méditerranéens. Cela va de pair avec le renforcement de la position du port de Marseille-Fos porté par le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône. Cette dernière souligne par ailleurs les forts enjeux environnementaux qui relèvent à la fois de la préservation des vastes espaces naturels présents, terrestres ou maritimes (la Crau, la Camargue, les Alpilles, etc.) et de la maîtrise des effets des activités industrielles, tout spécialement dans la zone Étang de Berre – Golfe de Fos.



LE MODE AÉRIEN

Le mode aérien n'a pas fait l'objet dans le présent dossier de développements spécifiques pour les raisons suivantes :

Pour les marchandises. Le transport aérien de fret est très marginal, et ne concerne que certaines catégories de marchandises, en petites quantités et à forte valeur ajoutée. Du fait de sa très faible part modale, il ne constitue pas un mode concurrent des modes terrestres.

Pour les voyageurs. Le seul concurrent du mode aérien est le mode ferroviaire à grande vitesse. Mais, si l'on effectue des simulations de trafic en améliorant de manière significative l'offre ferroviaire à grande vitesse ou ses tarifs, on obtient un potentiel de report de l'aérien vers le ferroviaire inférieur au million de voyageurs par an, c'est-à-dire de quelques pour cent pour le trafic ferroviaire grande vitesse. Les reports possibles ne sont pas significatifs.

Il convient toutefois de prendre en considération le fait que les aéroports et le développement du mode aérien ont une influence importante sur le développement local et donc sur les déplacements à cette échelle. Un aéroport engendre un grand nombre d'emplois directs et d'emplois indirects du fait de l'implantation d'entreprises à proximité. On estime à 100 km le rayon de la zone de chalandise, et donc le secteur dans lequel le développement d'un aéroport peut entraîner des modifications dans les déplacements.

3. Les transports et les déplacements

L'offre de transport terrestre concerne les modes fluvial, routier et ferroviaire. S'y ajoute, sur l'arc méditerranéen, l'offre maritime. Par ailleurs, la vallée du Rhône, l'arc languedocien et le delta du Rhône sont bien équipés en terminaux de transport combiné et en plates-formes logistiques. Globalement, pour les voyageurs comme pour les marchandises, le mode routier reste le mode dominant. Pour les voyageurs, le mode ferroviaire dispose de capacités physiques importantes sous réserve de la résorption des points noirs et d'une optimisation de l'usage. Pour les marchandises, les chargeurs, qui cherchent de plus en plus à échapper à toute dépendance vis-à-vis d'un seul mode, quel qu'il soit, s'intéressent aux modes alternatifs à la route (rail, fleuve et mer) pour peu que soient réunies un certain nombre de conditions (liées à la nature de la marchandise à transporter) : fiabilité, ponctualité, flexibilité, traçabilité de la marchandise, recherche du moindre coût, etc., autant de critères qui ont permis au mode routier de devenir la référence¹.

Est ici présentée la situation en termes d'infrastructures, de trafic et de capacité, pour chacun des modes : fluvial, maritime, ferroviaire, routier.

TRAFIC VOYAGEURS (en millions de voyageurs année 2000)

Source : Etude IMTRANS, 2003.

Section	Vienne Valence	Valence Orange	Nîmes Montpellier	Montpellier Narbonne
Route	27,9	32,6	16,7	7,1
Fer	15,5	16,0	5,6	1,6

Sont présentés ci-dessus les trafics empruntant la totalité des sections concernées (ne sont pas compris les trafics purement internes à chaque section).

TRAFIC MARCHANDISES (en millions de tonnes année 2000)

Source : Etude CETE Méditerranée, 2002.

Section	Vienne Valence	Valence Orange	Nîmes Montpellier	Montpellier Narbonne
Route	51,5	54,0	53,5	48,9
Fer	12,7	15,1	9,5	8,7
Fleuve	1,7	2,2	0,1	0,1

Le mode fluvial et fluvio-maritime

LES INFRASTRUCTURES

Le bassin fluvial Rhône-Saône est divisé en plusieurs axes : la Saône de Corre à Lyon, le Rhône de Lyon à Arles, le Rhône de Arles à Fos-sur-Mer, le canal du Rhône à Sète. A Saint-Jean-de-Losne, la Saône communique avec le canal de l'Est branche sud (qui prolonge la Saône entre Corre et le secteur de Nancy), avec le canal de la Marne à la Saône, avec le canal de Bourgogne, avec le canal du Rhône au Rhin².

De la nouvelle plate-forme de Pagny-sur-Saône à Port-Saint-Louis et à Fos-sur-Mer au sud, le bassin Rhône-Saône est aménagé à grand gabarit sur plus de 550 km :

- le Rhône est navigable sur 330 km, pour des convois de 5 000 tonnes, ce qui autorise la navigation fluviale et fluvio-maritime ;
- la Saône est aménagée à grand gabarit sur 220 km, de Lyon à Saint-Jean-de-Losne, pour des convois de 4 000 tonnes³ ;
- le canal du Rhône à Sète, totalement fiable depuis la réalisation de la digue fluvio-maritime, permet la navigation de bateaux chargés à 1 000 tonnes.

Malgré son grand gabarit, le bassin Rhône-Saône est caractérisé par une certaine diversité de son réseau, qui impose une combinaison des matériels sur les flux à longue distance. Le principal handicap du manque de connexions vers le nord (absence d'ouverture vers le Rhin et le Nord de l'Europe avec l'abandon du canal Rhin-Rhône à grand gabarit), outre le fait de ne pas traiter les flux concernés, rend le matériel prisonnier du bassin, ne permettant pas une souplesse du transport en fonction des échanges. Au sud, le manque d'accès au bassin Est de Marseille exclut les pré et post-acheminements de certains trafics maritimes.



1 - Au niveau national, le transport routier de marchandises a été multiplié par 2,5 entre 1970 et 1996, tandis que le ferroviaire reculait de 25% et le fluvial de 50% (pour ce dernier mode, la tendance s'est inversée depuis lors et le niveau de 1970 a été retrouvé et dépassé).

2 - Tous ces canaux sont au gabarit Freycinet (gabarit permettant la circulation de bateaux de 250 tonnes).

3 - Entre Corre et Saint-Jean-de-Losne, la Saône est au gabarit Freycinet.

Des réserves de capacité sur le Rhône.