conseil général des Ponts et Chaussées

les rapports

n° 2002-0135-01 décembre 2002

L'évolution des transports dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien

II - Contributions

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ministère de l'Équipement des Transports du Logement du Tourisme et de la Mer

CONTRIBUTIONS

Comprendre la mobilité

Yves JANVIER, ingénieur conseil
Réactions à la problématique des transports dans le triangle du grand sud-est

Josée LANDRIEU, chef de la mission prospective à la direction des affaire économiques et internationales
Les déplacements dans le triangle du grand sud-est : préparer un débat public sur les choix possibles et les investissements souhaitables

Direction du tourisme
Améliorer la connaissance des comportements des touristes et des visiteurs

Comprendre les dynamiques territoriales

Claude ALLET, directeur de la mission interministérielle d'aménagement du littoral
Le littoral et ses stations

Direction régionale de l'équipement du Languedoc-Roussillon
Le couloir languedocien
Connaissez-vous vraiment l'autoroute A9 ?
I – Le couloir languedocien, histoire d'une saturation annoncée
II – Pratiques touristiques et impact sur les déplacements en Languedoc-Roussillon
III – Impact du tourisme ibérique sur le trafic de l'autoroute A9
IV – Niveaux de trafics sur l'autoroute A9
V – Approche des « distances-temps » en 2002 et 2020

Direction régionale de l'équipement de Provence Alpes Côte d'Azur
La vallée du Rhône et le couloir languedocien
I –L'impact de la saturation
II – Rappel des investissements d'aménagement prévus
III – Les pratiques touristiques et l'impact sur les déplacements
Direction départementale de l'équipement du Vaucluse
IV – La desserte des pôles urbains et la relation à l'autoroute dans le Vaucluse

Direction régionale de l'équipement de Rhône-Alpes
La moyenne vallée du Rhône
I – La moyenne vallée du Rhône : photographie et scénarios de développement
II – Approche socio-économique d'une stratégie pour les transports dans le Rhône-Languedoc
Direction départementale de l'équipement de l'Ardèche
III – Le fonctionnement des pôles locaux en Ardèche
IV – Le département de l'Ardèche et les transports dans la vallée du Rhône
Direction départementale de l'équipement de la Drôme
V – Eléments d'informations sur la Drôme et la RN 7

Yves JANVIER

Ingénieur Conseil

développement économique
aménagement rural & urbain

16, RUE DE LA COLOMBETTE 31000 TOULOUSE
Tel 05 61 63 73 83 - Fax 05 61 63 74 87 - e mail y.janvier@wanadoo.fr

Toulouse, le 27 septembre 2002

RÉACTIONS

A la problématique des transports
dans le triangle du Grand Sud-Est

Cette note est une base de discussion ; elle restitue des réactions à la réunion de travail du 25/09/02. Elle ne représente pas une réflexion aboutie (ni un texte structuré) ; elle se situe au niveau de : "quelles questions pourrait-on bien se poser ?".

Première famille : A propos du tourisme et des loisirs

a) En Rhône-Alpes, et certainement en PACA, la diffusion des pratiques touristiques sur le territoire ne permet plus de segmenter les lieux "de tourisme" et les lieux "de loisir". La dilatation dans l'espace des pratiques urbaines intègre sur les mêmes sites des usages de tourisme résidentiel, de fréquentation de fin de semaine, de loisir de journée. La RTT, la mobilité, etc. (passons sur les raisons) ne feront sans doute qu'accentuer ce phénomène. Il en résulte une vision "grand parc urbain" du territoire interstitiel des régions, traversé, comme les villes, par des flux longue, moyenne et petite distances quasiment en tout point.

b) Raccourcissement des vacances, multi-résidence, accroissement du temps libre, familles recomposées, etc. font que l'intégration entre la vie résidentielle et la vie de loisirs s'accroît, et que les pratiques s'organisent à partir de plusieurs sites plus ou moins équivalents. De ce point de vue, le territoire de vie des individus dépasse largement le bassin de vie de l'INSEE qui n'est en fait qu'un espace de proximité ; de même, la structuration des territoires par les déplacements domicile-travail devient aussi peu pertinente que la dichotomie urbain/rural. Tant sur le plan quantitatif (nombre de déplacements) que sur le plan qualitatif (structuration psychologique de l'espace) ce ne sont plus les motifs travail qui sont les seuls déterminants, car les déplacements autres motifs (services, loisirs, vie sociale) sont plus nombreux et développent des appropriations plus fortes de l'espace vécu.

c) Autre facteur de réduction des frontières entre vie résidentielle et vie touristique, les mobilités tourisme/loisirs sont, elles aussi, multi-motifs y compris de vie sociale (aller voir les amis, la famille, retrouver des racines, etc.). Des mécanismes de chaîne peuvent se mettre en place : par exemple par des voyages correspondant à la visite

d'amis en résidence de vacances. Par ailleurs, ceux qui séjournent hors de chez eux pour 1 jour ou 8 jours se comportent de plus en plus comme des résidents permanents (du point de vue de la mobilité) : ils vont au supermarché, au musée, au spectacle... et pratiquent indifféremment la ville et la campagne, quel que soit leur lieu de résidence.

d) Tout ceci milite pour une appréhension beaucoup plus globale des phénomènes de mobilité que le comptage de "flux touristiques" où tous ceux qui circulent sont comptabilisés à peu près de la même façon.

Deuxième famille : A propos de la démographie

a) Il faut d'abord se demander si la démographie telle qu'elle est mesurée est une bonne base pour travailler sur les déplacements. En fait, le dénombrement des résidants dits permanents au lieu de leur résidence dite principale représente de moins en moins exactement les acteurs de la mobilité en un lieu donné. Cf ce qui précède : la double résidence, la résidence secondaire, le séjour temporaire (tourisme, mais aussi formation, chantiers, maladie...) installent sur les lieux des effectifs aussi générateurs de mouvements browniens que les résidants permanents. S'y ajoutent ceux qui passent et qui pratiquent certains lieux (les centres-villes et les couloirs de transport par exemple) avec des exigences souvent opposées à celles des résidents locaux. Liée à tout cela, la question de la "respiration" des territoires, c'est-à-dire les variations d'amplitudes et transformations de physionomie qu'ils subissent aux échelles horaires, hebdomadaire, saisonnière, etc. deviennent une dimension structurelle de la mobilité. Le Grand Sud Est est très touché par ces mécanismes.

b) Il est clair que, si les pratiques sont aussi peu stables, on ne peut pas trouver de réponse pertinente sans entrer dans le sujet par le biais des services rendus, c'est-à-dire (du point de vue de l'offre de transport) par les conditions d'exploitation qui, elles, peuvent s'adapter à chaque instant - ce que l'infrastructure ne peut évidemment pas faire. On ne sait pas vraiment gérer des conditions d'exploitation différenciées sur une route (les essais de tarification différenciée de la SNCF sont-ils concluants ?) ; ce qui est important pour la pratique des déplacements ce n'est pas tellement le tracé de la voie de chemin de fer, mais les fréquences, le prix, l'horaire... En fait, on a bien l'impression qu'il faudrait utiliser de nouveaux concepts pour définir les bases descriptives de la mobilité, car on est un peu empêtré dans : la démographie, le tourisme, la saisonnalité, dont on ne se sert en gros que pour additionner des flux calculés sectoriellement, sans arriver par là à appréhender la complexité des mécanismes de la génération territoriale de la mobilité.

c) A court terme, l'évolution démographique est une donnée (assez bien prévisible) mais, à long terme, c'est une dimension vis-à-vis de laquelle on peut avoir des politiques (c'est-à-dire des préférences, des objectifs, des choix et des moyens). L'INSEE et les premiers chapitres des documents de planification nous ont donné l'habitude de rentrer la démographie dans les données (avec éventuellement des hypothèses probabilistes, mais échappant de toutes façons à toute maîtrise...) ; c'est une erreur de vision prospective, même si on a mal reconnu les leviers qui permettraient de construire une "stratégie démographique". On peut faire facilement l'hypothèse que, sur le long terme (20 ou 30 ans), la configuration des offres de transport peut être l'une des variables qui influencent la distribution démographique.

d) Encore un peu de démographie... le Grand Sud-Est sera particulièrement sensible au fait que la France n'est plus (plus du tout... !) un espace fermé dans lequel la distribution démographique peut s'analyser comme un jeu de répartition à somme nulle. Car l'espace est ouvert (l'Europe), ce qui inverse les déterminismes : l'attractivité du Grand Sud-Est sur les pays du nord ou de l'est déterminera la population française, et pas le contraire. Jusqu'à maintenant ces mécanismes n'ont sans doute pas été très perturbateurs sur les statistiques globales, mais on sait que les comportements de mobilité transnationale seront probablement plus banalisés dans la prochaine génération... c'est-à-dire dans 15 ou 20 ans. Et déjà, si l'on regarde l'effet sur les flux dans l'immobilier, on s'aperçoit de la part énorme des étrangers dans certaines zones, même si leur présence n'est pas encore très lisible statistiquement dans les stocks. D'ailleurs... timidement, le monde rural se repeuple... (c'est le recensement qui le dit, et sans tenir compte des Anglais qui n'y viennent que 3 ou 4 mois...).

Troisième famille : A propos de la mobilité

a) La mise en relation des capacités d'infrastructures et des flux prévus de déplacements ne sont qu'une facette de la gestion de la mobilité. Là encore, à court terme, il faut bien donner une réponse à la demande exprimée de transport mais, à très long terme, le niveau et la configuration de la mobilité est quelque chose sur lequel on peut chercher à agir. La stratégie globale à long terme consisterait à appréhender un objectif de maîtrise de la mobilité, comportant un volet de réduction du besoin de mobilité aussi important que le volet de mise à disposition de moyens pour la satisfaire (là, on serait dans le développement durable, non ?). Là encore, les moyens de régulation existent certainement dans des champs tels que : laisser volontairement s'établir des phénomènes de saturation, établir des tarifications de régulation plutôt que référées au prix de revient, organiser autrement les zonages et les spécialisations de l'espace, chercher des équilibres sur des mailles territoriales plus fines, etc.

b) Si la gestion de la mobilité est considérée comme une variable de la politique, elle se situe donc très en amont de la recherche de l'adaptation offre/demande de transport ; l'analyse susceptible d'alimenter les choix et les priorités doit alors nécessairement qualifier différents types de mobilités non équivalentes, pour que certaines puissent être privilégiées par rapport à d'autres. Pour illustrer ce propos, on peut imaginer une analyse amont du fonctionnement d'un territoire à partir de notions telles que : les mobilités contraintes (induites par un mauvais zonage domicile-travail, par exemple) qu'il faudrait réduire ou supprimer, les mobilités utiles (par exemple les déplacements des VRP et des livreurs) et les mobilités désirées (pour le loisir, pour aller voir les amis). Ou des concepts de ce genre...

c) C'est bien à partir de ce niveau d'amont qu'on peut commencer à appréhender l'intermodalité comme étant une combinatoire entre plusieurs modes de transport constituant une "bonne" réponse (satisfaisante, économe, fonctionnelle...) à un état de la (des) mobilité(s). Mais, pour analyser les systèmes d'offre intermodaux, il faut pouvoir les mettre en rapport avec un système miroir décrivant des besoins différenciés de mobilité : les flux quantitatifs supportés par chaque mode et les volumes globaux de déplacements désirés sont des concepts hyper-réducteurs par rapport aux qualités différentielles des divers moyens de transport et à la diversité

des motifs de mobilité. Le travail sur l'intermodalité ne trouve réellement son sens que s'il permet d'améliorer l'adéquation qualitative entre des qualités d'une offre de transport et les qualités recherchées par une situation donnée de mobilité. Pour faire cela il faut développer des problématiques fondées sur l'analyse des usages et les exigences associées.

Quatrième famille : A propos des usages

a) Car, en réalité, il n'y a pas que le flux qui compte, ni même seulement l'origine-destination, ni seulement le motif du déplacement, si ces deux dernières caractéristiques servent seulement à calculer des flux élémentaires qui sont ensuite additionnés comme s'ils étaient équivalents (une voiture = une autre voiture, un voyageur = un autre voyageur, une tonne = une tonne...). Or, on sait bien que les exigences des usagers varient selon le type de mobilité où il est, à un instant donné, engagé : les exigences ne sont pas les mêmes pour aller travailler, pour emmener un malade à l'hôpital, pour aller au cinéma, pour aller prendre l'avion, pour transporter son sommier, etc. L'offre de transport multimodale a pour finalité de répondre à un système de demandes comprenant de multiples enjeux d'usages pour chacun desquels (théoriquement) on peut définir un profil des qualités nécessaires ou préférables, par exemple : le temps de parcours, la vitesse, le confort, la sécurité, la fiabilité du temps de trajet, le coût monétaire, le nombre de ruptures de charges, etc Ce qu'on pourrait appeler un cahier des charges "exigentiel" (qui permettrait par exemple - on peut rêver... - d'appliquer l'analyse de la valeur aux systèmes intermodaux d'offre de transport !) Par rapport à ces exigences, chaque moyen de transport possède, réciproquement, un "profil d'offre" sur les mêmes caractéristiques. La mise en rapport de ces deux ensembles permettraient de raisonner réellement dans une problématique d'intermodalité : chaîne combinatoire d'offres de services de qualités différentes, adaptées aux exigences d'un type d'usage.

b) Mais raisonner à partir des usages impose évidemment (cf plus haut) de ne pas dissocier les caractéristiques de l'infrastructure et celles de l'exploitation de l'infrastructure. Car, par rapport aux usages, le tarif, la fréquence, l'obligation de réserver ou non, l'attente au terminal, la facilité des changements de modes, sont aussi, sinon plus importants, que les tracés et les débits des infrastructures.

c) A propos des changements de modes, on arrive à une question relative à l'analyse des réseaux, effectuée en général en référence aux linéaires et à la manière dont ils correspondent entre eux et, le plus souvent, par catégorie de moyens de transport : pour les transports aériens, pour les transports ferrés, pour les routes... on analyse les "lignes" et leurs croisements (carrefours, hubs, ports...). Mais, si l'on se réfère encore une fois aux usages, d'une part les qualités du "nœud" sont intégrées dans le service global (problème pour gérer cette qualité dans les nœuds intermodaux...), d'autre part, les qualités réclamées sont différentes aussi selon le tronçon de trajet sur lequel l'usager est placé : pour aller à un congrès (usage définissant un certain nombre d'exigences générales) à Philadelphie, le système intermodal pratiqué comporte plusieurs tronçons - de proximité (le taxi depuis le domicile), intermédiaire (rejoindre Roissy en TGV), transatlantique (avion), etc. - et les exigences de l'usager sont différentes suivant le niveau "hiérarchique" du tronçon qu'il est en train de pratiquer. Les réseaux intermodaux peuvent ainsi s'analyser, par rapport aux usages, comme étant constitués de plusieurs "couches" correspondant à des choses du genre : la

couche des liaisons intercontinentales, intermétropolitaines, interurbaines, de proximité... sachant que certaines offres de transport sont spécialisées (le TGV) et d'autres banalisées (la route). Il y a ainsi des nœuds "horizontaux (on change de mode, mais pas de niveau) et des nœuds "verticaux" (on change de niveau, pas forcément de mode).

d) Les systèmes d'offres dans le Grand Sud-Est sont globalement en situation de saturation (constat à affiner en fonction des lieux et des temps). Mais on voit bien, en prospective, que les systèmes de transport seront de plus en plus, dans cette région, l'équivalent de territoires en sur-occupation sur lesquels se développeront donc des compétitions et des concurrences. La régulation, on le sait, ne peut pas se limiter à des arbitrages dichotomiques excluant tel usage au profit de tel autre, sauf à transformer les "territoires de transport" en question en systèmes totalement réglementés. En fait, il y aura toujours négociation, rapports de force, entre les différents usages et les régulations auront à associer plusieurs niveaux de l'intervention publique. Les caractéristiques matérielles de l'infrastructure sont sans doute l'outil de régulation le moins affiné ; la batterie de moyens mobilisables comprend aussi des moyens aval (les modalités d'exploitation et d'accès à l'infrastructure) et des moyens amont (la fiscalité des transports par exemple). Dans cette optique, on pourrait mettre en cause le principe de stricte homogénéité des réseaux sur l'ensemble du territoire national (principe déjà assez largement battu en brèche dans les faits) et fixer par exemple des conditions d'exploitation différentes pour que l'offre privilégie tel ou tel usage selon les lieux et les temps.

LES DEPLACEMENTS DANS LE TRIANGLE DU GRAND SUD – EST : PREPARER UN DEBAT PUBLIC SUR LES CHOIX POSSIBLES ET LES INVESTISSEMENTS SOUHAITABLES

15 octobre 2002 – Josée LANDRIEU

Contexte :

Un débat public viendra vraisemblablement éclairer, le moment venu, les décisions d'investissement qui seront prises en réponse à la "congestion" de l'axe rhodanien et du couloir languedocien, congestion dont les experts prédisent une amplification dans les prochaines années.

Cette note soulève quelques questions qui pourraient être posées lors de ce débat public et auxquelles les services de l'Etat pourraient devoir apporter des éléments de réponse.

Le parti pris ici est de tenir compte des expériences antérieures de débat public, et tout particulièrement de l'expérience DUCSAI sur le troisième aéroport.

Ce débat devait éclairer le choix du site aéroportuaire. La question : faut-il un troisième aéroport ? avait, au préalable, été tranchée positivement, face à une hypothèse de très forte croissance du transport aérien dans les 10-15 prochaines années et à une congestion de Roissy telle qu'elle rendait indispensable la réalisation d'une autre infrastructure en Ile de France. Le déroulement du débat a, cependant, montré un refus, ou pour le moins une réticence de certaines associations, élus, et média - on pourrait dire de l'opinion publique - de s'engager dans un débat portant exclusivement sur l'aval de la décision (la question du site). Ils revendiquaient la possibilité de débattre du scénario qui justifiait la décision et de l'hypothèse de croissance inéluctable du trafic aérien. Ces forces d'opposition, qui souhaitaient l'élargissement du débat, évoquaient deux arguments : d'une part, il n'était pas évident que les évolutions économiques et technologiques se soldent dans les dix ou quinze prochaines années par une croissance des trafics transitant par, ou centrés sur, l'Ile de France ; d'autre part, le principe d'accepter la croissance des trafics aériens d'une façon générale, et plus particulièrement en Ile de France, était contestable ; les objectifs écologiques et d'équilibre territorial à moyen long terme imposaient plus de prudence et un refus d'une croissance tendancielle. Les arguments évoqués étaient donc de nature différente : d'un côté, des arguments techniques et économiques contredisant l'argumentation des experts qui prédisaient une croissance inéluctable de trafic aérien et, de l'autre, des arguments écologiques et éthiques qui ne trouvaient pas d'échos dans une controverse avec les experts, étant donné le vide des dossiers des services de l'Etat sur ces registres là.

Ces comportements de contestation ne sont pas exceptionnels. Ils ne font que révéler un déplacement de l'opinion publique face au processus de prise de décision : ce ne sont pas, seulement, les contenus des décisions qui font l'objet de contestations mais la façon dont sont posés les problèmes qui sous-tendent les décisions. Ces contestations laissent présager une montée des résistances des sociétés à l'encontre des décisions d'investissement public qui ne respecteraient pas ces attentes. En conséquence, si les instances publiques veulent jouer la carte du débat public, et s'y préparer, elles devront non seulement accepter de repositionner les débats en amont de la décision mais accepter, également, de répondre sur le fond aux arguments des populations et acteurs concernés, quitte à élargir les analyses à certains "possibles" ne justifiant pas nécessairement les investissements prévus. En d'autres termes, les "scénarios" d'évolution proposés au débat ne devraient pas être orientés par un "impérialisme technique et économique" et devraient explorer des argumentations sociétales.

Le parti pris ici est, donc, de se préparer à cette ouverture qui sera vraisemblablement imposée lors d'un débat. Nous suggérons, pour compléter les approches existantes, d'inverser le regard, c'est-à-dire de ne pas partir des solutions techniques possibles mais de problématiques alternatives.

Sommaire :

I Des concepts pour débattre
1. Quelles hypothèses et quels concepts pour poser le débat ?
2. Les "scénarios" à étudier pour ouvrir les possibles

II Quelques questions "qui ne vont pas de soi" : regard critique sur une approche tendancielle
1. La démographie
2. Les flux touristiques
3. L'intermodalité
4. Les risques et l'environnement

III La région dans 10 – 15 ans : des scénarios plus innovants
1. Une région attractive pour "les populations de l'entre-deux"
2. Une "région-parc" : le scénario du "grand parc urbain"

Conclusion :
Que peut apporter le débat public, et comment l'organiser ?

DES CONCEPTS POUR DEBATTRE

3. Quelles hypothèses et quels concepts pour poser le débat ?

- ***Congestion ou saturation ?***

Parler de congestion n'est pas neutre. Cela conforte certaines représentations et oriente le débat :

- l'afflux et l'encombrement sont présentés comme dangereux, signes de maladie, manifestations de la dérégulation d'un organe vital. La congestion est subie, et un traitement thérapeutique du problème s'impose
- le malade est désigné : c'est la région dont le "réseau de transport routier", organe vital, dysfonctionne
- le thérapeute est désigné : c'est le spécialiste des réseaux de transports
- le "débat public" est cadré : il s'agit de construire l'assentiment du malade pour une meilleure thérapie.

Or, les acteurs et les populations d'une région peuvent avoir une autre vision de la région et décider d'un mode de vie et d'un mode de développement régional, en acceptant ou en maîtrisant les conséquences de ces choix. L'afflux de circulation peut donc être "accepté " en tant que conséquence assumée d'un choix de développement ; ou bien, il peut être décidé de ne pas résorber les situations critiques afin de"dissuader" le transit ; il peut être, également, décidé de réorienter les trafics dans l'espace en fonction d'une stratégie propre de développement. Peut-être les responsables régionaux feront-ils appel à un thérapeute des réseaux, mais peut-être "consulteront-ils" un autre spécialiste.

Cette façon de poser le problème ne fait pas appel au concept de *congestion*, mais davantage à celui de *saturation*, notion relative. A la question technique de savoir "quelle est la masse maximale de véhicules qui peut se dissoudre dans une route ?", la réponse est : cela dépend de la qualité du déplacement que l'on veut obtenir. La réponse varie donc selon les moments, les usagers et les utilisateurs : chaque conducteur a une exigence différente de la durée maximale de son déplacement selon le motif, la période, l'environnement de son déplacement ; le riverain a une autre vision ; l'entreprise qui va être livrée, une autre etc. Sur une même route, à un même moment, se confrontent donc plusieurs exigences de natures différentes qui font qu'une route saturée pour les uns ne l'est pas nécessairement pour les autres, et qu'une route saturée selon les critères "techniques" et les normes du gestionnaire de réseau ne l'est peut-être pas pour le touriste, l'homme d'affaire, le résident permanent, l'étranger traversant la région, qui ont tous des représentations différentes de la saturation.

Evoquer la saturation ouvre donc des "possibles" puisqu'il devient possible de choisir en fonction de plusieurs critères de jugement de la saturation, et d'arbitrer entre ces critères. Se pose donc la question du *concernement* : qui est concerné par la situation ? Quels critères de jugement peut-on admettre ? Qui arbitre ?

La saturation évoque également la notion de *surabondance*. Si le trafic est surabondant, excessif, peut-être ne l'est-il pas seulement sur cette route là, mais dans toute la région. Peut-être ne s'agit-il pas seulement de penser la résorption d'une congestion mais de traiter la surabondance en se demandant : existe-t-il une quantité de trafic plus grande qu'elle n'est nécessaire ? Nécessaire à qui ? Pour qui ? Pour quoi ? Comment éviter les excès ? Et peut-être la congestion est-elle un moyen d'éviter ces excès si elle n'est pas traitée par les techniciens-thérapeutes et dissuade les flux ?

- ***La gestion durable***

Faire appel à la notion de *gestion* induit certaines représentations : on gère un "patrimoine", selon des modalités qui font appel au *conseil* et à *l'expertise*, au *contrôle*. Les *objectifs* doivent être fixés : le développement d'un *patrimoine*, la mise en valeur de ressources, la limitation

d'éventuels problèmes … Ces objectifs ne sont pas fixés par l'expert mais par le détenteur du patrimoine mis en gestion, notion explicitée plus loin.

La gestion d'un système de transport suppose que les objectifs soient clairement posés par les détenteurs du patrimoine et non pas les techniciens de réseaux.

Or, lorsqu'on évoque la notion de *gestion d'une congestion*, les objectifs sont fixés par l'exploitant du réseau, et l'idée de *gestion durable* évoque naturellement celle d'optimisation :
à chaque moment, l'opérateur de réseau s'assure d'un trafic optimum ; il y a adéquation en un instant "t" entre ses objectifs et les normes techniques nationales. Le concept "durable" qualifie un système technique en situation viable dans le temps.

Lorsque l'on parle de *gestion des saturations*, le contexte est tout différent : l'idée d'optimisation ne va plus de soi car il n'y a pas *une* saturation mais *des* saturations selon les exigences des utilisateurs du réseau et des riverains. Le gestionnaire doit tenir compte de leurs exigences. Si à cette gestion des saturations s'ajoute l'objectif de *traiter dans le temps la question de la surabondance*, alors le système gestionnaire devra tenir compte également des choix régionaux, et des arbitrages locaux entre arguments économiques, sociaux, écologiques… On s'approche là d'une conception de la durabilité plus globale et sociétale.

Dans le premier cas, gestion de la congestion, le cœur du système de gestion durable est le système de contrôle et d'orientation des flux. Dans le second cas, gestion des saturations et de la surabondance de déplacements, le cœur du système est un système d'information sur les exigences de qualité des déplacements, d'arbitrage entre ces exigences, et de conception de services permettant de satisfaire les attentes de qualité d'usage.

- ***La Région : nouvelle cardinalité***

L'adoption d'une problématique de saturation place donc au cœur des dispositifs d'action et de décision la notion de *concernement*, ce qui amène inévitablement à poser la question des échelles territoriales de décision : quels sont les territoires concernés par la gestion durable des déplacements dans le triangle du grand sud-est ? La gestion concerne-t-elle seulement les régions directement impliquées : vallée du Rhône, couloir languedocien ? Ou des régions plus lointaines concernées par les options prises ? Concerne-t-elle les habitants des grandes agglomérations du Nord de l'Europe, de l'Italie, du Sud de l'Europe qui empruntent ces axes ? Faut-il centrer le regard sur le triangle du grand sud-est français ou sur triangle homothétique dans lequel il s'inscrit à l'échelle européenne ?

La réponse à cette question n'est pas seulement politique mais géopolitique, car les données naturelles de la géographie humaine et économique du grand sud-est est d'ores et déjà marquée par ces relations d'échanges européens.

- ***Le patrimoine régional***

Le fait de poser, en préalable, la question de la définition du territoire pertinent pour débattre, c'est-à-dire du *territoire concerné*, introduit une donnée supplémentaire dans la problématique de décision : les arguments d'utilité individuelle ne suffisent pas, même pondérés entre-eux en fonction d'arbitrages politiques locaux. Ou, dit autrement, il ne suffit pas de se référer aux exigences de qualité de déplacement pour appréhender le système de déplacement pertinent. Il faut, aussi, s'interroger sur les critères d'utilité globale du système de déplacement en

considérant celui-ci comme faisant partie d'un patrimoine collectif régional. La région n'est pas seulement un espace d'usages et de pratiques qui génèrent plus ou moins de mobilité ; c'est aussi une entité collective, un patrimoine collectif, qui caractérise et conditionne le bien-être des générations actuelles et futures. Ce patrimoine régional est constitué d'un capital physique, d'un capital humain, d'un capital de ressources naturelles, d'un capital de créativité collective. Sa mise en valeur suppose des actes d'aménagement et de développement et des politiques de maîtrise des destructions afin, au minimum, de maintenir en état, la qualité des différents stocks et, si possible, de générer des flux qui vont accroître ces stocks.

Ce point de vue patrimonial permet de considérer différemment la question de la surabondance des déplacements et d'élargir le regard sur les objectifs de gestion durable d'un système régional de déplacement. Le débat sur la valeur patrimoniale de la région peut permettre ainsi de poser des questions telles que :

- quelle ressource régionale veut-on mettre en valeur ? : la qualité des paysages ? L'ouverture sur l'Europe ? Le capital humain constitué par des jeunes très formés ? L'interculturalité ? …
- quels flux seraient utiles pour valoriser ces capitaux physiques, naturels, économiques et sociaux ? : liaisons entre pôles de recherche et pôles urbains ? Attractivité de populations dites "entre-deux" ? (cette notion sera définie plus loin)
- quels flux faudrait-il limiter ou dissuader pour éviter la dégradation de ces capitaux ? : flux de matières polluantes ? Liaisons domicile-travail anarchiques ? Flux de tourisme de masse sans effets redistributifs forts ? …
- quelle politique de peuplement favoriser ? Quelle politique de développement culturel et social favoriser ? Et quels systèmes de déplacement seraient les mieux adaptés pour cela ?

1. Les scénarios à étudier : ouvrir les possibles

En l'état actuel des études, quatre scénarios sont proposés : gestion optimisée de la saturation (congestion ?), politique volontariste de report intermodal sur le fret ferroviaire, élargissement d'autoroute, création de nouvelles infrastructures.

Le diagnostic qui sous-tend ces scénarios ne fait pas référence à ces "souhaitables". C'est celui d'une croissance importante et inéluctable des déplacements et des activités de transport, hypothèse justifiée par les tendances d'évolution démographique, économiques, urbanistiques, et le développement d'activités de tourisme et de loisirs.

Il faut noter, tout d'abord, que ces tendances ne sont pas aussi établies que ne laisse supposer le trend d'évolution des dernières années : des évènements ou des situations déclenchantes pourraient fort bien venir inverser ces tendances car les processus économiques atteignent aujourd'hui des seuils de grande vulnérabilité. Il y aura, très probablement, des contre-tendances dans les 10-15 ans prochains : forte modification des activités touristiques, changement des logiques de flux tendus, réactivité plus forte aux saturations de tous ordres … Ces perspectives vont inciter les agents à envisager une plus grande réversibilité de leurs options stratégiques. De même, les "ménages" (qui n'en sont plus dans une vision classique du terme !) adoptent des pratiques de bifurcations non binaires qui se prêtent mal à l'exploration tendancielle.

Il faut noter, ensuite, que la démographie, la densification des zones urbaines et la part des revenus affectés aux activités de temps libre, sur lesquelles repose l'hypothèse de croissance de flux, sont des variables des modèles de déplacement qui varient elles-mêmes en fonction

des choix de gestion des systèmes de déplacement. La démographie régionale, les formes urbaines locales, l'affectation des ressources à certaines activités peuvent varier considérablement selon que le système de déplacement régional encourage la croissance ou la freine. On y reviendra plus loin.

Il faut noter, enfin, que les régions et les collectivités locales, appuyées par certaines associations, deviennent de plus en plus attentives aux choix de société (qualité de vie, maîtrise des risques environnementaux, refus de certaines migrations…). Les politiques locales orientent les formes de développement régional et vont infléchir de plus en plus le système de déplacement régional.

Le diagnostic tendanciel sera donc inévitablement contesté lors d'un débat, et l'argumentation des experts en transport ne suffira pas pour convaincre.

Il faut donc oser l'exploration d'autres scénarios, notamment en introduisant les "souhaitables" des élus locaux, des associations, des habitants, des touristes … car le débat remontera forcément sur l'amont de la décision.

Or, les scénarios étudiés jusqu'à présent proposent de mettre en débat des choix techniques : intermodalité route-fer, voies supplémentaires d'autoroute, voire infrastructure nouvelle. A ce stade presque tout est déjà choisi. Les acteurs du débat ne seront certainement pas dupes et proposeront d'étudier d'autres possibles. Pourquoi ne pas s'y préparer ?
"Et si la région refusait le trafic de transit ?"
"Et si la région voulait miser son développement sur une qualité de vie ?" …

Partant de ces "souhaitables", il faudrait estimer les conséquences de ces options sur le système de déplacement, sur les exigences de qualité associées aux déplacements, sur les services utiles. Ce ne serait qu'une fois menée cette réflexion qu'il deviendrait possible et nécessaire de réinterroger les politiques techniques d'intermodalité, de gestion durable des trafics, de revoir le concept d'autoroute, de s'interroger sur la nature des véhicules autorisés, sur les périodes et conditions d'accès au réseau etc.

II QUELQUES QUESTIONS "QUI NE VONT PAS DE SOI" : REGARD CRITIQUE SUR UNE APPROCHE TENDANCIELLE.

1. La démographie régionale et ses rapports avec les déplacements.

La prédiction de croissance des flux de déplacement repose sur l'hypothèse d'une croissance tendancielle de la démographie et d'un rapport stable entre la croissance démographique et les comportements de mobilité. A l'encontre de cette thèse, il est cependant possible d'opposer plusieurs arguments :

- Rien ne garantit la poursuite, dans des formes inchangées, de la croissance démographique régionale observée ces dernières années. *Les tendances sont perturbées* par des changements intervenant dans les stratégies de regroupement familial au moment de la retraite, dus à l'éclatement et à la recomposition des familles, une européanisation des choix de localisation résidentielle qui résulte de l'ouverture des marchés fonciers européens…

- La composition démographique change et se caractérise par *une instabilité croissante des comportements de mobilité* : population moins ancrée localement, bi-nationalité, multiactivité, familles recomposées…,
- Les déplacements deviennent une variable stratégique dans les choix de vie des résidents instables et *la qualité de déplacement devient un facteur d'attractivité régionale*. Aussi, est-on conduit à inverser le raisonnement qui a cours aujourd'hui : ce n'est plus la démographie qui induira la mobilité, dans les dix ans à venir, mais la qualité des déplacements, estimée selon des exigences variables en fonction des populations et des situations, qui influencera la croissance ou la décroissance démographique ; il sera donc possible d'agir volontairement sur la composition démographique d'une région.
- Il n'est plus pertinent de mesurer le peuplement du grand sud-est par le nombre d'habitants résidents principaux. Le nombre important d'itinérants temporaires ou de résidents alternatifs dans ce territoire influence davantage les modèles de déplacement que le volume de résidents principaux. Il faut donc construire de nouveaux indicateurs : *double résidents* nationaux ou extra-nationaux (les transactions immobilières concernent massivement des Italiens, des Anglais, des Néerlandais …), *pluri-actifs*, présents régulièrement sur le territoire sans y être domiciliés (experts et consultants, personnes en formation alternée, techniciens de chantiers,…), *multi-résidents* (enfants de familles recomposées), personnes en convalescence ou soins réguliers… Ce *peuplement temporaire*, et pourtant régulier, caractérise cette région. Il génère des mouvements browniens dans la région et entre la région et le grand triangle européen dans lequel elle s'inscrit, modifiant ainsi la cardinalité du territoire et ses temporalités. Pour cette population, *la gestion des moments "d'entre-deux temps*" devient essentielle. Les exigences portent sur la facilité du passage d'un temps familial à un temps actif, d'un temps affecté à l'un des parents au temps affecté à l'autre parent, d'un temps de formation à un temps de "loisir", d'un temps de soin à un temps d'activité, d'un temps de "vie cadrée" à un temps de "vie libre" etc. Il ne s'agit plus seulement de se déplacer vite, mais aussi de se déplacer quand on veut, de façon souple, agréablement, économiquement, de façon à pouvoir "faire le vide" entre deux séquences, ou au contraire de façon à pouvoir "anticiper" la séquence suivante … Il s'agit de disposer de services de mise en lien, ou d'information, ou de repos, ou d'éveil, ou de distraction … durant ce "temps de l'entre-deux."

Ces évolutions, et notamment l'importance de ces populations "entre-deux" dans la région du grand sud-est, rendent obsolètes les références temporelles classiques : la saisonnalité, les temps de vacances, la nuit/le jour, …, ainsi que les concepts classiques de flux (qui additionne des mobilités hétérogènes qui n'ont pas les mêmes exigences de qualité), de tracé (puisqu'un même tronçon de réseau est utilisé par des populations très différentes), de mode (puisque chaque mode : la voiture, le train, l'avion, est approprié différemment par ses utilisateurs en fonction de leurs propres exigences).

La complexité des mécanismes de la génération territoriale de mobilité ne peut être appréhendée qu'à l'aide de nouveaux concepts :

- de *peuplement* : régionaux-temporaires, régionaux-alternatifs, mobiles-permanents …
- d'*usages d'espaces* : espace dévolu à une activité, espace permettant l' entre-deux, espace de regroupement, …

- de *déplacement* : exigences de qualité de déplacement, flux complexe, pluri-usages d'une infrastructure, plurimodalité (le mode devenant un mode d'exigence de déplacement)

2. le tourisme dans le triangle du sud-est

Le grand sud-est est une région où les pratiques touristiques et de loisir sont en profonde transformation, de plus en plus hétérogènes et imbriquées aux autres pratiques sociales.

Ces *nouveaux itinérants* s'approprient les mêmes espaces et il devient impossible de qualifier ceux-ci d'espaces touristiques car les formes d'appropriation sont extrêmement variées et ne sont plus exclusivement touristiques :

- on ne visite pas de la même façon une région lorsqu'on est en séjour semi-professionnel, en compagnie d'amis résidents dans la région, ou avec ses enfants en séjour alterné chez l'un des parents …
- les fréquentations de fin de semaine, le tourisme résidentiel, les loisirs de journée, le tourisme itinérant ne se traduisent pas, non plus, par les mêmes rythmes et les mêmes usages d'un espace.
- les pratiques de loisir-tourisme des bi-résidents (à mi-temps dans la région, à mi-temps dans une autre région), parmi lesquels un nombre croissant d'étrangers (Italiens, Anglais, Hollandais…), différent également des pratiques touristiques classiques. Il n'est plus envisageable de séparer le tourisme des autres activités et les lieux touristiques des autres lieux. Le "touriste" moderne s'approprie l'espace à travers de multiples usages qui ne peuvent plus être tous qualifiés de "tourisme".

Cette évolution va certainement s'accentuer avec l'importance du parc immobilier détenu par des non régionaux, avec le raccourcissement des durées de vacances, avec le développement du phénomène multi-résidences, le nombre croissant de familles recomposées…

Les politiques d'aménagement et de développement régional devront certainement en tenir compte et favoriser une plus étroite imbrication spatiale des activités économiques et des activités touristiques et de loisir.

Dans une logique de gestion durable des déplacements, il va donc devenir de plus en plus stratégique pour la région du grand sud-est d'arbitrer harmonieusement les déplacements régionaux sans se laisser dicter des choix qui seraient pris en référence à un seul objectif (transport de marchandise, axe européen …)

De façon similaire, les politiques d'aménagement urbain vont devoir être de plus en plus intégrées aux politiques de développement touristique : les résidents temporaires ont une pratique de la ville de plus en plus similaire à celle qu'ont les résidents permanents : fréquentation de supermarchés, de spectacles, de musées, de centres de soins …

Ces diverses évolutions concourent toutes à *une dilatation des pratiques touristiques dans l'espace régional, faisant de la région un "grand parc urbain" traversé par des flux de longue, moyenne et petites distances en tout point.*

Aussi appellent-elles une modification des concepts à partir desquels sont appréhendés les phénomènes touristiques : il n'est, en particulier, plus pertinent de comptabiliser de la même façon tous les déplacements. La notion de "flux touristique" devient inopérante dans les modèles de mobilité. Elle ne rend pas compte de cette nouvelle réalité : le flux n'est pas un mouvement continu et homogène d'un point à un autre, mais une imbrication de petits flux entre les deux points dont les finalités – et par conséquent les exigences – sont hétérogènes.

2. Intermodalité.

L'intermodalité, telle qu'elle est définie actuellement, fait pourtant référence à la notion de flux entre deux points : il s'agit d'organiser une association entre modes de transport permettant une gestion optimum du passage de A à B, et d'organiser le changement de mode en un point C.
Cette conception de l'intermodalité est adaptée aux usages simples des infrastructures de déplacement : un motif unique de déplacement entre A et B. Dès que le motif est complexe, l'intermodalité n'est plus adaptée. Entre A et B les exigences des utilisateurs d'un réseau se modifient.

La question devrait être alors posée différemment : comment entre A et B combiner plusieurs exigences de nature différente ? L'intermodalité, ou plutôt la plurimodalité combinée, pourrait être alors conçue comme la gestion, sur une même infrastructure routière, d'une pluralité d'exigences : la route à plusieurs *modes d'usage*, et non mode de transport, qui appellerait des aménagements des voiries existantes : voie sans sortie entre A et B, voie avec sortie sans retour sur axe, voie avec sortie et retour sur axe, auxquelles des vitesses et des systèmes différents d'information seraient associés ; nœud permettant le passage d'un "mode" à l'autre, et éventuellement le transfert sur un "train routier" des véhicules engagés sur une voie sans sortie intermédiaire entre A et B.

Ne peut-on pas rêver d'un autre concept multimodal pour des déplacements multiusages ?

3. Les risques et l'environnement

Les analyses tendancielles prévoient un accroissement des nuisances et des risques dus à la croissance des flux et des congestions. Les objectifs de gestion des congestions, l'optimisation des trafics sur les axes autoroutiers et les politiques intermodales prennent en compte ces tendances et visent à limiter les nuisances et à réduire les risques.

Il est cependant fort probable que cette technicisation du traitement des risques et de la protection de l'environnement atteigne vite ses limites, car les risques de circulation routière et les nuisances ne sont pas seulement dus à l'intensité des flux. D'autres facteurs interviennent, qui sont dépendants des choix de société. Aussi, la maîtrise des risques et des nuisances de déplacement ne peut-elle se gérer uniquement par des mesures de gestion technique et de contrôle des réseaux.

Une région qui mise sur sa qualité de vie et la qualité sensible de son patrimoine pourra-t-elle durablement accepter sur son territoire une régulation technique qui ignore les valeurs de sensibilité et de qualité de vie qu'elle prône ? En d'autres termes, la question de la corrélation entre, d'un côté, les risques et les nuisances routières et, de l'autre, les choix sociétaux des régions, ne va-t-elle pas se poser, à terme?

Si la décentralisation s'intensifie et permet véritablement un processus d'expérimentation de stratégies de développement local, la question des modalités du "vivre ensemble" va être posée au niveau local dans les démarches expérimentales. Pourquoi, alors, laisserait-elle à part cet enjeu majeur qu'est le "vivre ensemble sur les routes" ? Alors que les régions vont être invitées à tester des systèmes de réglementation et de normes innovantes, ne souhaiteront-

elles pas, dans les 10-15 ans à venir, innover aussi dans la maîtrise environnementale de leurs flux ?

Si un tel mouvement s'esquisse, ce qu'il faut envisager, le raisonnement tendanciel qui motive une gestion optimisante normative des réseaux du grand sud-est pourrait-être contesté lors d'un débat public.

III LA REGION DANS LES 10-15 ANS : DES SCENARIOS PLUS INNOVANTS

Ainsi, l'analyse de ces évolutions non tendancielles permet-elle de discerner quelques logiques nouvelles :

- Il est possible d'infléchir volontairement la fluidité des mobilités en concevant des politiques de développement plus intégrées, en répondant de façon plus servicielle aux exigences de qualité de déplacement des utilisateurs des réseaux et en faisant respecter les choix de vie régionaux. Une politique de tarification différenciée pourrait, par exemple, encourager certaines pratiques, en dissuader d'autres, soit sur l'ensemble de la région, soit sur certains espaces. Il pourrait également tout à fait être envisagé, comme dans certains pays, d'ignorer volontairement les phénomènes de congestion sur certains réseaux afin de dissuader certains flux et de protéger une partie du territoire régional.
  De tels choix ne sont bien évidemment pas techniques. Ils ne peuvent être dissociés des options de développement régional et d'aménagement.

- La nature des peuplements et l'encouragement ou la dissuasion de certains flux sont des choix de développement régional. Si le grand sud-est jouait la carte d'une *intégration forte des activités* et d'une *intégration forte des usages de l'espace*, en facilitant pour cela certaines formes de mobilités, il orienterait son peuplement, notamment en attirant ceux que nous avons désignés comme des résidents de l'*entre-deux*. On constate aujourd'hui que l'évolution du peuplement régional semble s'engager sur cette voie. Mais sans doute cette tendance est-elle davantage une résultante d'un tassement du phénomène classique "troisième âge" et du tourisme de masse que l'aboutissement d'un réel processus d'intégration. Les acteurs locaux ne semblent pas avoir une conscience claire des atouts que représentent ces nouveaux résidents non permanents et des politiques locales qui favoriseraient leur venue.

- La région, constituée d'espaces politiques différents et peu communicants, ne semble pas mettre en œuvre une véritable stratégie d'intégration et subit, plus qu'elle ne les oriente, les mouvements browniens consécutifs à ses formes actuelles de développement. Les choix récents d'intercommunalité ne paraissent pas guidés par cet objectif. Pourtant, dans une optique de développement intégré, l'articulation des pôles urbains semble souhaitable.

Si un débat public est organisé sur cette question des déplacements, peut-être servira-t-il de catalyseur au réveil politique du grand sud-est ?

Ne faut-il pas se préparer à cette éventualité et, peut-être même, la stimuler ?

Ce ne sont toutefois pas des scénarios techniques qui aideront cette conscience régionale et ouvriront le débat. Les scénarios catalyseurs devront au contraire faire porter le débat sur des

grands choix de politique régionale. A titre d'illustration, nous en proposons deux ici, parmi ceux qui semblent les plus dans l'ordre du possible.

3.1. Une région attractive pour les populations de l'entre-deux : scénarios de peuplement

- **Contexte :**

La région décide de :

- Attirer une population
  - bi-nationale
  - multiactive, bi-résidentielle
  - intergénérationnelle

- Pour favoriser l'inventivité régionale, l'adaptabilité, les perspectives de projets transnationaux

- Pour éviter un vieillissement démographique

- Pour limiter les risques de la mono-activité économique.

- **Enjeux**

Les politiques volontaristes locales devront :

- Apporter des bonnes réponses aux exigences des "entre-deux" :
  - services d'information, traitement prioritaire de certaines demandes, espaces de "convivialité"
  - activités favorisant les liens intergénérationnels
  - connexion intermodale aérienne
  - politique foncière et immobilière

- Favoriser une imbrication des activités économiques, résidentielles et de loisir sur les mêmes espaces urbains.

- **De quelles informations faudrait-il disposer pour mieux appréhender le système de déplacement et ouvrir le champ de décision.**

- Une connaissance des exigences spécifiques des multirésidents.

- Une "carte des temps" régionale afin de mettre en évidence les besoins de capacités supplémentaires de déplacement selon les heures, les périodes, les lieux, et de détecter les lieux stratégiques (ouverture et desserte 24 h/24 h, lieux d'interconnexion, lieu d'arbitrage entre usagers, lieu d'exigences plurielles…)

- Des informations permettant de définir des types d'offre servicielle possibles pour répondre aux exigences de qualité des bi-résidents.

- Une analyse des offres résidentielles adaptées aux populations d'entre-deux (type d'habitat, localisation, système de financement et systèmes fiscaux, définition juridique de la "résidence principale alternée", possibilité de conditionner ce statut à des engagements de mobilité maîtrisée)

- Analyse des rythmes de vie des familles recomposées ouvrant sur la révision du découpage en "zones de congés scolaires" et des rythmes de vie scolaire …

- Analyse des conditions résidentielles associées à certaines activités temporaires (grands chantiers, conseil, expertise, activités de recherche …)

.2. La "région-grand parc urbain" : Scénario de l'aménagement et du développement urbain intégré

- **Contexte :**

La région décide de :
- Prendre acte de ce que les déplacements domicile-travail ne sont plus les seuls structurants du territoire et que la dichotomie urbain/rural n'est plus pertinente.
- Prendre acte de ce qu'il n'existe plus un flux continu entre deux pôles urbains importants mais une multitude de segments et de déplacements finalisés différemment, qui constituent un mouvement brownien et concourent au dilatement de l'espace urbain..
- Prendre acte de ce que ces espaces urbains dilatés deviennent des enjeux majeurs du grand sud-est.
- Prendre acte de ce que ces espaces urbains vitaux sont en synergie avec les grandes régions européennes.

- **Enjeux**

Les politiques volontaristes locales devront :
- Protéger la qualité de vie dans ces espaces en dissuadant le trafic "traversant".
- Rendre accessible les *parcs urbains protégés* aux résidents, multirésidents et utilisateurs temporaires (arbitrage des exigences)
- Imbriquer les activités résidentielles, économiques et de loisir dans ces parcs urbains, en évitant les activités à risques et polluantes.

- **De quelles informations faudrait-il disposer pour mieux appréhender le système de déplacement et ouvrir le champ de décision**

- Une estimation des limites des parcs urbains protégés
- Une estimation des effets des politiques de tarification sur la protection de ces espaces.
- Une estimation des effets d'une congestion volontaire sur la protection de ces espaces.
- Une estimation de ce que pourrait être une politique de plurimodalité d'usages sur les réseaux existants (par exemple la séparation en trois types d'usages est-elle possible, et comment ?)
- Une estimation de l'offre de service qui permettrait de satisfaire les exigences d'accès à ces espaces et de déplacement dans ces espaces.
- Une estimation des systèmes de fiscalité et/ou de tarification qui pourraient permettre de maîtriser la qualité des déplacements et la qualité de vie dans ces parcs urbains.

– Une estimation de ce que pourrait être l'offre résidentielle et l'offre hôtelière liée aux activités économiques nouvelles.

CONCLUSION :
QUE PEUT APPORTER LE DEBAT PUBLIC ET COMMENT L'ORGANISER ?

Le débat public n'est pas seulement une procédure d'aide à la décision. Il répond à une nécessité de faire évoluer la démocratie locale et, en lien avec celle-ci, d'ouvrir les logiques de décision.

Aussi faut-il le concevoir comme un processus, conduit dans la durée, participant à la redéfinition des pouvoirs et des savoirs, associé à un processus de décentralisation et inscrit dans une perspective de renouvellement des rapports entre les institutions et les sociétés.

Si un débat public a lieu sur la question de la transformation du système de déplacement du grand sud-est, on voit mal comment il pourrait ne pas s'inscrire dans une perspective large de :

- redistribution des pouvoirs politiques régionaux et centraux
- redistribution des pouvoirs liés aux savoirs : savoirs techniques, savoirs de l'expert politique, savoirs de l'expérience quotidienne
- élargissement des représentations qui orientent l'action publique.

Les objectifs du débat public sont donc multiples et de natures différentes :

– **Des objectifs globaux, d'évolution sociétale**

- Faire réfléchir une société sur les hiérarchies de ses choix.

- Faire évoluer les systèmes de valeurs.

- Construire, dans la durée, un processus d'intelligence collective à partir d'une confrontation des points de vue politiques, des points de vue de la vie quotidienne et des points de vue des experts.

– **Des objectifs de renforcement des pouvoirs des régions et de leur identité**

- Inciter les régions à expliciter leur "souhaitables".

- Informer les instances nationales sur ces visions du futur et les inciter à prendre en compte ces visions du souhaitable.

- Faire évoluer les pratiques de gouvernance régionale.

– **Des objectifs d'écoute et de compréhension des valeurs émergentes dans la société**

- Permettre l'explicitation des exigences de qualité.

- Permettre l'explicitation des priorités et des critères d'arbitrages souhaités par les populations.

– **Des objectifs d'innovation**

· Imaginer des politiques, des actions, des techniques fiscales, financières,… qui permettraient de rendre possible le souhaitable.

· Imaginer des procédures d'expérimentation et d'évaluation.

· Permettre l'émergence de nouveaux acteurs.

Il semble impossible de viser les différents niveaux d'objectifs simultanément et, donc, souhaitable de séparer certaines étapes du débat.

– Les objectifs globaux, d'évolution sociétale sont des objectifs incompatibles avec une démarche rapide : il faut une durée longue, une continuité des débats, des processus diffusants pour espérer une évolution des systèmes de valeur, des hiérarchies des choix, et une modification des savoirs. D'où, probablement, l'intérêt de commencer très en amont le débat, en démultipliant les lieux de **"conférences de citoyens",** et en utilisant des relais médiatiques, notamment des **espaces de débat public sur internet**.

– Le renforcement des pouvoirs régionaux et des identités régionales suppose, à l'inverse, un calendrier plus maîtrisé dans le temps et un débat plus centré sur les élus et partenaires économiques et sociaux de la région, en amont du "débat public" proprement dit. Ce pourrait être l'objet de **tables rondes régionales**, où les élus exprimeraient leurs visions du souhaitable et leurs critères d'arbitrage, après avoir, s'ils de souhaitent, ouvert des **espaces de dialogue régional** avec leurs électeurs et avec les populations concernées.

– Le débat public, proprement dit, interviendrait après ces deux étapes, et après que les services de l'Etat aient élaboré les **dossiers techniques du débat** comprenant :
  · les souhaitables régionaux argumentés
  · les scénarios proposés à l'Etat argumentés
  · l'examen de controverses entre les visions régionales et nationales et l'argumentation de ces controverses.

  Le débat public aurait, selon ce cadrage, comme objectif :
  · L'examen des controverses
  · L'explicitation des points de vue des résidents, des entreprises, des touristes…, et le repérage de valeurs émergentes
  · La mise en évidence des conditions nécessaires à la faisabilité et à l'acceptabilité sociale des différents scénarios

– Enfin, en aval du débat public, des **ateliers d'innovation,** composés de citoyens et d'experts, pourraient approfondir l'analyse de ces conditions de faisabilité et d'acceptabilité et :
  · imaginer des politiques, actions, techniques fiscales, financières innovantes
  · définir des procédures d'expérimentation de pratiques innovantes sur certains espaces.

  Ces apports viendraient étayer les conclusions du débat public, et enrichir la décision finale.

Direction du Tourisme

Mieux comprendre la mobilité : Améliorer la connaissance des comportements des touristes et visiteurs empruntant le canal rhodanien

La Direction du Tourisme mène actuellement plusieurs types d'enquêtes dont les résultats sont exploitables aux plans national et régional et qui peuvent fournir des éléments d'informations utiles pour l'amélioration de la connaissance des comportements des touristes dans le canal rhodanien, élargi à l'ensemble des régions Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Languedoc Roussillon.

Principales sources d'informations sur la demande touristique (enquêtes statistiques)

Le Suivi de la Demande Touristique des Français (SDT) mesure le volume des séjours touristiques des Français en France et à l'étranger.

Un panel d'individus est interrogé mensuellement par voie postale : il s'agit du panel METASCOPE de la SOFRES de 20 000 individus représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus.
L'ensemble des déplacements touristiques est concerné, quels que soient leur durée (au moins une nuit) et leur motif (personnel/professionnel/mixte).
C'est un outil d'analyse conjoncturelle de la demande touristique française : les premiers résultats mensuels sont connus 5 semaines après le mois concerné.

Un outil à vocation régionale :
Il permet aux régions : de se positionner dans le cadre de la demande nationale, d'évaluer leur part de marché et de se comparer de façon cohérente aux autres régions ; d'analyser les séjours selon les critères socio-démographiques des personnes qui les ont effectués et de déduire ainsi des profils de clientèle ; de lancer des campagnes de promotion après avoir défini les cibles potentielles ; d'analyser la saisonnalité, les caractéristiques des séjours en fonction de la durée, des modes d'hébergement, **des modes de transports utilisés**, des espaces fréquentés, des activités pratiquées… ; les mouvements peuvent être désormais analysés sur période assez longue puisque l'enquête est réalisée sous la même forme depuis 1990.

En 1999, le panel du Suivi de la Demande Touristique a été doublé et passe à 20 000 individus (ce panel était de 10 000 individus de 1990 à 1998). Cette nouveauté est importante pour les partenaires régionaux, puisqu'ils vont pouvoir obtenir des résultats, à la fois plus fins et plus fiables.

En outre, un volet « Dépenses » a été introduit au questionnaire « Séjours touristiques ». Ce volet supplémentaire a été envoyé chaque mois en 1999 et 2000 à un sous-échantillon tournant de 2 000 individus du panel. L'envoi a été interrompu en 2001, notamment pour des raisons budgétaires au moment du lancement d'un test pour une interrogation portant sur les déplacements sans nuitée à l'extérieur de l'environnement habituel. L'interrogation en vraie grandeur devrait débuter en 2002.

Des exploitations de cette enquête ont été récemment menées (travaux réalisés par le Bureau en charge des Statistiques, convention avec l'Université de Créteil pour mieux connaître les relations entre régions émettrices et de destinations des touristes).

Enfin, un dispositif de connaissance des déplacements des visiteurs à la journée a été mis en place récemment (2001-2002) par Taylor Nelson Sofres à la demande de la Direction du Tourisme ; les premiers résultats de cette enquête sont disponibles depuis le début de l'année 2002 ; une présentation en a été faite lors du Rendez vous de la Stratégie du 19 février 2002 organisé par la Direction du Tourisme.

L'enquête «vacances » est réalisée tous les 5 ans par l'INSEE dans le cadre des enquêtes permanentes « conditions de vie des ménages » auprès d'un échantillon de 6 000 ménages, soit 14 000 individus. Cette enquête porte essentiellement sur les séjours de longue durée (au moins 4 nuitées). Elle renseigne également sur les causes de non-départ en vacances. La dernière enquête date de 1998-1999. Elle n'a pas fait l'objet d'exploitations détaillées au niveau régional.

Elle a été remplacée par le SDT dans cette fonction de suivi conjoncturel.

Les enquêtes de fréquentation dans l'hôtellerie et le camping homologués

Il s'agit de deux enquêtes menées par l'INSEE en partenariat avec la Direction du Tourisme et les partenaires régionaux :

- enquête hôtellerie : enquête mensuelle menée toute l'année auprès d'un échantillon d'hôtels représentatif au niveau régional, voire exhaustif dans les régions où les partenaires financent des compléments d'échantillon. Cette enquête renseigne sur les séjours, les nuitées et les taux d'occupation journalière. Un sous-échantillon de cette enquête donne également des résultats par grandes nationalités.

- enquête hôtellerie de plein air : enquête mensuelle menée de mai à septembre auprès de la totalité des terrains de camping. Cette enquête renseigne sur les séjours et les nuitées. Des résultats sont fournis par grandes nationalités.

L'enquête permet notamment d'observer le niveau de la fréquentation et son évolution mensuelle, de définir le profil des clientèles en termes d'origine et de répondre aux obligations de la directive européenne du 23 novembre 1995.

L'enquête aux frontières (EAF) cherche à mesurer, à la sortie du territoire, le volume des flux touristiques des non-résidents ayant séjourné en France métropolitaine. Pour les régions, ses objectifs sont : de leur donner le moyen de développer la promotion de la France à l'étranger, d'établir le profil des touristes non résidents qui séjournent dans une région précise et de mesurer la place occupée par la clientèle étrangère au sein de l'économie régionale.

La dernière enquête a eu lieu entre l'automne 2000 et la fin 2001.

L'enquête aux frontières a pour but de connaître les touristes étrangers ayant voyagé en France. Les voyageurs sont interrogés, sur leurs voyages, leurs séjours et leurs dépenses en

France. Cette enquête se fait par échantillonnage sur les lieux et les dates, pour tous les moyens de transport (air, mer, fer, route).

La dernière enquête date de 1996 et ses résultats sont réévalués tous les ans par une modélisation basée en particulier sur le poste "voyage" de la balance des paiements.

Une nouvelle enquête aux frontières a eu lieu d'octobre 2000 à novembre 2001. Les premiers résultats sont attendus pour la fin 2002.

Il faut remarquer que le dispositif de l'enquête aux frontières pose des problèmes avec, notamment, les difficultés accrues de recours aux forces de l'ordre pour arrêter les véhicules pour distribution et remplissage de questionnaires statistiques. En 2002, un groupe de travail a été formé au sein de la formation Transports-Tourisme du Conseil National de l'Information Statistique afin d'étudier des possibilités de collecter l'information par d'autres moyens.

De façon concomitante, avec la Banque de France, des tests sur une nouvelle forme d'enquête auprès des non-résidents visitant la France sont réalisés à l'été 2002. Ce test confié à la société MV2 conduit à réaliser des interrogations, en particulier, sur des aires d'autoroutes. L'enquête nommée EVE porte principalement sur la connaissance des dépenses par moyens de paiement, élément essentiel pour établir le poste voyages de la balance des paiements.

Etudes complémentaires sur les comportements de loisirs et de vacances des Français

L'enquête du Suivi de la Demande Touristique des Français a fait l'objet de nombreuses exploitations (documents publiés disponibles) au cours des dix dernières années sur des thèmes tels que : secteur non marchand, courts séjours, seniors, jeunes de 15-24 ans, demande touristique dans les différents espaces touristiques (littoral, espace rural, montagne, urbain), analyse typologique des touristes français, analyse des dépenses des touristes, utilisation des agences de voyages, modes d'hébergement….

Plusieurs autres études ayant une relation avec le thème concerné (analyse des déplacements) ont été menées au cours des dernières années qui fournissent des éclairages complémentaires ; il s'agit en particulier des études et enquêtes réalisées pour le compte de la Direction du Tourisme sur les thèmes suivants :

- enquête sur les intentions de départ en vacances des Français pour les saisons d'été et d'hiver (réalisées chaque année) (IFOP – BVA);
- étude sur la mesure de la satisfaction par rapport à l'offre touristique (éléments de satisfaction et d'insatisfaction) (CREDOC);
- étude sur les départs en week-end des Français (CREDOC) ;
- enquête sur l'incidence de l'ARTT sur le tourisme et les loisirs de Français (CREDOC).

Des études ont été réalisées dans différentes régions à l'initiative des Observatoires Régionaux du Tourisme en exploitant au plan local les données des enquêtes disponibles, et en particulier l'enquête du Suivi de la Demande Touristique Française et les enquêtes de fréquentation des hébergements (hôtellerie et camping). Ces études se limitent à l'analyse de déplacements et des comportements des touristes sur le territoire régional. C'est aussi le cas des enquêtes cordons (enquête quantitative et qualitative auprès des touristes français et étrangers) ou des enquêtes flux (méthode Marchand) mises en œuvre dans plusieurs régions au cours des dernières années.

Certaines études qualitatives sur les comportements et les attentes des touristes peuvent, ponctuellement, compléter ce dispositif de connaissance de la demande au plan régional.

Nécessité d'une étude spécifique sur les déplacements touristiques dans le canal rhodanien

Comme on l'a vu ci-dessus, des données existent sur les comportements et déplacements touristiques, notamment des Français au plan national, et dans les trois régions du Sud Est de la France (Rhône Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence Alpes Côte d'Azur).

Toutefois des lacunes importantes demeurent sur de nombreux volets pour mener une véritable réflexion stratégique dans la perspective d'un désengorgement des flux routiers, et particulièrement pendant la haute saison touristique ou lors des week-ends prolongés, dans l'axe rhodanien et notamment sur l'autoroute A7.

- Ainsi, aucune analyse précise n'est disponible sur les flux interrégionaux relatifs pour les trois régions concernées ;
- De même, une étude prospective sur les flux touristiques respectifs des autoroutes A 7 et A 9 fait actuellement défaut pour disposer d'éléments fiables sur les attentes et les comportements prévisibles des visiteurs et touristes (notamment des clientèles nord-européennes en transit vers l'Italie ou l'Espagne) ;
- Il n'existe pas de résultats d'enquête sur les attentes et les motivations des excursionnistes et touristes empruntant ce réseau routier ;
- La concurrence avion (avec l'introduction des compagnies low-cost) – train (enjeu lié au fonctionnement du TGV Méditerranée) – route n'a pas fait l'objet d'études particulières ;
- Aucune réflexion approfondie n'a été menée sur cet axe pour transposer les initiatives menées sur l'autoroute A 20 (villages étapes, itinéraires de découverte…) ;
- Un analyse de l'activité du secteur de l'hôtellerie-restauration serait certainement pleine d'enseignements et pourrait permettre de contribuer à réguler en partie les flux pendant les périodes de pointes de trafic routier et ferroviaire.

Pour aborder ces différents points, une étude pourrait être menée, associant les directions concernées du Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement (notamment Direction des Routes, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et Direction du Tourisme).

Compte de l'importance et de la complexité liée aux thèmes traités (collecte des données sur les flux et les comportements dans l'espace interrégional, analyse des risques et des contraintes dans l'évolution du trafic et ses conséquences sur l'activité touristique, diagnostic touristique de l'offre touristique actuelle et prévisionnelle, élaboration de préconisations opérationnelles…) un budget d'étude de 90 000 euros devrait être mobilisé, l'essentiel du financement pouvant éventuellement être assuré par la Direction des Routes.

Un cahier des charges d'étude pourrait être élaboré conjointement entre les différents services concernées du Ministère de l'Equipement au cours des prochaines semaines.

Novembre 2002

Contribution à la compréhension des dynamiques territoriales dans le couloir languedocien : le littoral et ses stations

Cette note s'appuie sur les réflexions qui ont été conduites sous le pilotage de la Mission Littoral entre octobre 2001 et juillet 2002, conformément au mandat qu'elle a reçu du C.I.A.D.T. de Limoges le 9 juillet 2001, pour «élaborer une stratégie de développement durable et un cadre de référence pour l'ensemble des partenaires ». La proposition d'un plan du développement durable du littoral, qui en est résulté, a été établie en concertation régulière avec les services de l'Etat, des collectivités locales et de différents organismes publics.

Les grands traits du diagnostic

Le Languedoc-Roussillon et son littoral affichent aujourd'hui des signes de dynamisme qui invitent à l'optimisme : une attractivité exceptionnelle qui les placent en tête des régions françaises en terme de croissance démographique, une fréquentation touristique en augmentation régulière (plus de 63 millions de nuitées touristiques en 2001) des succès reconnus en terme de nouvelle économie, recherche, technologies innovantes, agroalimentaire, vignoble de qualité, … Néanmoins certains signes (vieillissement des stations, moindres dépenses des clientèles, lagunes menacées, érosion marquée des plages, recul des activités traditionnelles comme les petits métiers de la pêche, la saliculture, ...) ont commencé à faire craindre que cette situation très enviable à court terme ne se traduise progressivement par des pertes de recettes et d'emplois potentielles.

Un mode de développement face à ses contradictions

Le littoral du Languedoc-Roussillon (entendu au sens large, y compris les bassins versants et les agglomérations) dispose d'atouts remarquables et spécifiques : un ensoleillement garanti presque toute l'année, 220 kilomètres de grandes plages de sable fin qui pénètrent en pente douce dans la mer et offrent une sécurité idéale pour les familles, une côte relativement peu urbanisée par rapport aux régions voisines (PACA, Catalogne), des infrastructures touristiques modernes à l'image des nombreux ports de plaisance, golfs, centres sportifs et casinos répartis de Cerbère à la Petite Camargue, un patrimoine environnemental et culturel d'une grande richesse, aux caractéristiques parfois uniques (à l'image de ses 40 000 hectares de lagunes), de renommée internationale, un chapelet de villes de taille moyenne toutes proches permettant d'offrir des services et un attrait complémentaire, une viticulture largement rénovée dont la notoriété progresse, une conchyliculture reconnue et modernisée, un réseau de dessertes autoroutière, ferroviaire, portuaire et aérienne de grande qualité, et en cours de renforcement, qui permet une très bonne accessibilité pour son hinterland européen.

Ces prédispositions ont été mises en valeur par quelques grandes réalisations (canal Philippe Lamour, stations « Racine », autoroute A75, TGV, …) qui ont accéléré le développement du territoire et ouvert une formidable croissance à la fois démographique et touristique.
Mais la disposition de tels atouts a aussi son revers. La dynamique de croissance créée, facilitée par une demande soutenue et une grande disponibilité foncière, n'a pas poussé à une recherche systématique d'optimisation de la gestion de ces ressources.

Le littoral du Languedoc-Roussillon a connu un mode de développement largement fondé sur son attractivité résidentielle et touristique, et sur les rentes patrimoniales qu'elle procure.
Dès lors ce mode de développement a mis au second rang les enjeux environnementaux et de développement, et en particulier l'emploi. Malgré les initiatives publiques pour préserver ou mettre en valeur certains espaces, on assiste aujourd'hui à une consommation progressive du capital environnemental de ces territoires.

La prééminence des logiques foncières et immobilières, émiettées et peu professionnelles, sur les logiques entrepreneuriales a, par ailleurs, contribué à engendrer une économie littorale où la part des emplois précaires et des activités occultes (locations de meublés au noir, braconnage des coquillages, …) est très importante. En faisant le choix de donner une part prépondérante à la résidence secondaire par rapport à l'offre marchande (hôtellerie, résidences de tourisme, campings), la Mission Racine n'a pas mis en place un parc touristique géré majoritairement par des professionnels (contrairement aux Baléares ou à la Tunisie par exemple). Dans certaines stations, le poids des baux saisonniers interdit l'émergence de commerces et services de qualité, ouverts plus durablement, et condamne du même coup l'emploi à rester saisonnier, peu qualifié et mal rémunéré. Ce phénomène amplifie les difficultés rencontrées par les professionnels pour recruter les personnels qui leur font défaut.

On remarquera que les pôles de créations d'entreprises dans les principales agglomérations de la région ou sur certains sites spécifiques n'ont pu voir le jour que par une intervention publique forte passant par l'appropriation foncière préalable et leur maîtrise par des SEM d'aménagement ou de développement.

Le tourisme, même s'il fait aujourd'hui l'objet d'actions volontaristes du comité régional, des comités départementaux et des offices municipaux, n'a pas été considéré comme une industrie à part entière : il a peu été porté par des investisseurs locaux, il occasionne des gênes pour les résidents permanents. Il n'est que partiellement professionnalisé et pourrait être beaucoup plus productif en terme d'emplois (exception faite de l'hôtellerie de plein air, d'une très grande performance économique) si on le compare à d'autres régions françaises (en rapportant la situation du Languedoc-Roussillon à celle de l'Aquitaine, le nombre de salariés du tourisme y est inférieur de 12%, les nuitées touristiques supérieures de 33%).

Un mode de développement qui atteint ses limites

Ce type de développement engendre aujourd'hui des réactions qui le remettent en cause :

La dégradation du cadre de vie est de plus en plus perçue par les résidents (néo-résidents comme anciens), l'érosion des plages atteint aujourd'hui plus fréquemment des zones bâties et attaque des portions de route, de nombreux élus commencent à remettre en cause le modèle expansionniste de consommation foncière et de croissance démographique non maîtrisée, susceptible de faire perdre toute identité territoriale et sociale.

La hausse des prix du foncier et les tensions sur le marché locatif commencent à poser avec acuité le problème du logement des ménages. Cette hausse des prix fonciers touche aussi directement l'agriculture périurbaine, menaçant par là même son existence et son renouveau, surtout au moment où la viticulture doit connaître une nouvelle grande phase de mutation.

Les revenus de l'immobilier touristique locatif ne permettront pas de rentabiliser les travaux de rénovation qu'il faut engager 30 ans après la construction des immeubles des stations. De plus si les campings ont mis en œuvre une profonde mutation de leur produit touristique en devenant hôtellerie de plein air, la grande majorité du parc immobilier n'est pas mise sur le marché dans les circuits professionnels et a donc peu évolué face à des marchés de plus en plus segmentés et exigeants, et une concurrence qui se structure et affiche ses ambitions.

Par ailleurs, l'attractivité des stations balnéaires conduit à une nouvelle phase d'appropriation : la résidentialisation, c'est à dire l'occupation par des résidents permanents. Or celle-ci se heurte à l'inadaptation d'une bonne partie du parc, voire à l'insuffisance d'équipements correspondant à cette vie permanente. La disponibilité de petits logements abordables et d'emplois saisonniers expliquent également la concentration de population en difficulté vivant des minima sociaux sur les communes et stations du littoral. Cette résidentialisation précaire est un problème sensible auquel sont aujourd'hui confrontées les collectivités locales.

La croissance du trafic sur autoroute s'accélère (croissance entre 6 et 10% par an ces dernières années) et conduit à une saturation prochaine de plus en plus marquée, susceptible de remettre en cause l'attractivité touristique et résidentielle, tout en pénalisant l'activité des entreprises.

Si le soleil, la mer, la plage, la beauté des paysages et le respect des traditions culturelles restent les points forts de l'image du littoral, l'excès de fréquentation l'été et le caractère bétonné et vieillissant de la côte sont clairement perçus par un public qui continue, par ailleurs, à considérer le Languedoc-Roussillon comme le littoral bon marché.

Enfin l'insécurité et les actes de délinquance sont des vecteurs d'inquiétude qui peuvent altérer l'image du littoral et remettre en cause les logiques anciennes d'implantation.

Face à ces défis, l'Etat et de nombreuses collectivités, tant au niveau régional, départemental que communal développent de nouvelles initiatives. L'Etat et la Région ont pour la première fois identifié ensemble en 2000 des axes spécifiques sur le littoral au sein du Contrat de Plan Etat-Région et du DOCUP.

Les risques d'un scénario de l'inacceptable

L'amplification des tendances à l'œuvre, dans l'hypothèse où elles ne seraient pas corrigées par l'action des acteurs publics et privés, est un exercice utile pour mettre au point de nouvelles orientations.

Cette hypothèse peut conduire à remettre en cause l'attractivité résidentielle qui a été le plus fort moteur de développement de ces dernières années.

La pression d'une croissance démographique subie peut entraîner une inflation généralisée des prix des terrains et de l'immobilier, et une urbanisation banalisée ; la dégradation de l'environnement, liée notamment au maintien d'un retard structurel en matière d'assainissement et de déchets, la poursuite de la banalisation des paysages, aggravée par le mitage généralisé d'éoliennes sur les lignes de crêtes, peuvent porter atteinte à l'image du littoral.

La mauvaise santé du marché de l'emploi, conjuguée au développement de phénomènes de ségrégations sociales et spatiales, et à l'accroissement de l'insécurité, peuvent jouer un rôle dissuasif pour les candidats à l'installation dans la région.

Enfin la disparition de grands secteurs de plage se rajoute aux facteurs qui peuvent éroder ou inverser l'attractivité de ces territoires.

Dans ce scénario, les activités traditionnelles, comme les petits métiers de la pêche, disparaissent peu à peu, et avec eux un mode de vigilance sur la qualité des milieux lagunaires et ruraux.

L'activité touristique peut connaître une augmentation en trompe-l'œil. L'accroissement de l'habitat permanent est un formidable moteur de développement des séjours dans la famille ou chez les amis (qui représentent déjà 29,7% des nuitées en 2000, les campings réalisant 15,2% et les locations 14,9%), et donc des nuitées touristiques. Mais cette croissance peut se faire au détriment du tourisme d'agrément plus producteur de revenus et d'emplois mais soumis à une lente érosion.

Le littoral se banalise et perd progressivement les revenus des activités spécifiques qu'il développait. Les collectivités territoriales doivent faire face aux pertes de ressources correspondantes. Les politiques sectorielles ne luttent pas suffisamment contre ce jeu naturel du marché et conduisent à des incohérences et à des conflits de plus en plus marqués.

Les opportunités et potentialités à saisir pour bâtir des scénarios alternatifs

Plusieurs tendances lourdes ouvrent au littoral du Languedoc-Roussillon des opportunités solides pour concrétiser de nouvelles perspectives. Elles renforcent la pertinence et la valeur de ses atouts, s'il se donne les moyens de les gérer de manière professionnelle .

Parmi les plus significatives de ces tendances : l'émergence des valeurs environnementales, l'allongement de l'espérance de vie de la population (et des retraités source d'apport et de transfert de revenus), le développement du temps libre (formidable moteur d'une économie des loisirs urbains attractive et performante), la dynamique des agglomérations, souvent grâce aux initiatives volontaristes des acteurs publics.

En outre, le littoral est la façade de territoires urbains et ruraux extrêmement riches et diversifiés sur le plan patrimonial, qui lui confère un attrait touristique très compétitif par rapport à d'autres destinations (l'effet joue aussi dans l'autre sens). L'existence d'un chapelet de villes proches permet d'offrir une large gamme d'accueil, de services et d'animations.

Le développement mondial du marché du tourisme, singulièrement en France, l'impact de la zone euro , des moyens de déplacements performants ainsi que les attraits durables de la mer et de la plage confèrent manifestement au littoral une capacité à occuper une place majeure dans différents secteurs d'activités.

Différents scénarios peuvent être établis, pour opérer des choix stratégiques clairs, concertés et librement partagés. Parmi ces scénarios, seul celui correspondant à la gestion volontariste de la ressource «littoral » permet de fonder une stratégie régionale durable, c'est-à-dire conciliant la préservation du capital environnemental, la valorisation économique et le progrès social, dans un souci de pérennisation des ressources littorales.

Une nouvelle ambition pour le littoral est nécessaire

Une des caractéristiques majeures du littoral languedocien tient dans l'imbrication exceptionnelle, sur une bande de moins de 20 km, de trois éléments :

- un chapelet d'agglomérations attractives et dynamiques, porteuses d'un développement économique de type métropolitain (recherche, nouvelles technologies, logistique, …) et d'un haut niveau de service, (commerces de proximité, services publics, santé, culture et loisirs) irriguées par des moyens de transports performants
- des espaces naturels remarquables : vastes étendues lagunaires puis les plages et la mer au sud, les collines de pinèdes au nord,

- des stations balnéaires, zones de loisirs pour la population résidente comme pour les touristes et disposant d'un très important potentiel d'accueil et de nombreux équipements

Ces caractéristiques, particulièrement en phase avec des aspirations sociétales de plus en plus fortes (alliance de la modernité portée par les activités high tech de la métropole et d'authenticité - la viticulture, les manades, les métiers de la mer…-, émergence des valeurs environnementales, développement d'une société des services et des loisirs qui tend à généraliser cette tendance à voir dans la ville de vacances un idéal de ville tout court…) comme la proximité en temps de transports de Paris, Lyon, Toulouse et Barcelone, confèrent à ce territoire une forte attractivité, qui s'exerce tout à la fois sur des actifs, les entreprises et les « consommateurs de territoire » que sont les touristes ou les retraités.

Dans ce contexte, la zone littorale, par ce qu'elle véhicule de modernité, d'authenticité, d'attractivité économique, de qualité environnementale, de bien être, dispose de beaucoup d'atouts, de potentialités, pour devenir un territoire urbain de haute qualité environnementale, profitant de cette infrastructure littorale exceptionnelle (mer, plage, stations, nature, ville et services urbains) pour construire une urbanité spécifique littorale.

On peut donc avoir pour lui l'ambition de devenir un modèle d'une nouvelle urbanité, dont le mode de vie pionnier emprunte autant à la modernité qu'à une symbiose avec son patrimoine culturel et naturel, et ses traditions :
- un mode de développement citoyen qui sache tirer parti de ses ressources pour créer des emplois et des richesses, tout en veillant à les préserver,
- un mode de vie méditerranéen où « ville vacances », « ville-loisirs » et « ville-travail » seraient étroitement imbriquées
- un mode de développement qui sache valoriser et renforcer cette mosaïque de pays littoraux aux personnalités marquées.
- un espace de référence pour une nouvelle phase de développement qui réconcilie urbanisation et espaces naturels, modernité et authenticité, habitants permanents et touristes, arrière pays et stations balnéaires, autour d'une ambition fédératrice : la mise en valeur intégrée du territoire.

Au regard de ses potentialités, le littoral du Languedoc-Roussillon peut devenir un véritable laboratoire du développement durable: il en a en effet les atouts s'il est capable de s'en donner les contraintes.

Le projet de plan de développement durable propose donc *quatre orientations majeures* :

- inverser clairement les priorités en gérant le capital environnemental et culturel comme la principale ressource de ce territoire
- structurer la croissance urbaine pour limiter son impact sur l'environnement
- axer le développement économique sur la valorisation de ses ressources spécifiques, son attractivité et des activités participant à la qualité de la vie
- conforter la différenciation et la complémentarité entre les territoires dont le littoral est la façade afin de renforcer leur attractivité globale.

Enjeux et orientations proposées pour les agglomérations

Ces orientations peuvent se décliner de manière plus précise sur les agglomérations ayant une façade littorale de la manière suivante.

1. Le littoral doit continuer d'être, pour les agglomérations et l'ensemble de la région, un espace spécifique :

L'importance de ses fonctions, dans un contexte de rareté de l'espace disponible, conduit à affirmer les vocations propres de l'espace littoral, qui ne doit pas devenir un espace banalisé

mais au contraire mettre ses spécificités au service des agglomérations, dans le cadre de relations de complémentarité : capital environnemental majeur, fonction de loisirs très importante pour les habitants (et au delà pour les touristes), fonction économique spécifique (source non négligeables de devises et d'emplois externes).

Espace déjà très densément urbanisé, où le foncier disponible est très rare, notamment en bord de mer, il lui faut gérer des contraintes fortes en terme d'étalement urbain, de politique de transports…

C'est enfin (fonction non marchande mais essentielle) un espace porteur d'une identité, vecteur d'image, et doté d'un fort pouvoir d'attraction .

2. La préservation de l'attractivité du territoire impose de concilier croissance urbaine et protection de ce capital environnemental

Le maintien de l'attractivité du territoire pose la question de la capacité effective à mieux concilier une croissance urbaine nécessaire à l'accueil démographique et la protection d'un capital environnemental, qui constitue aujourd'hui une richesse économique majeure : préservation des étangs préalablement à toute extension urbaine, limitation des sources de pollution et de ruissellement, contrainte forte qui devrait conduire à privilégier dans les prochaines années les opérations de renouvellement urbain.

La qualité des paysages, urbains ou naturels, doit faire l'objet d'une réflexion approfondie compte tenu de la sensibilité de ce territoire (faible relief, effet de « bétonisation »…), et de sa forte valeur d'usage et d'image pour les touristes comme pour les populations locales. La mise en valeur de ces paysages constitue un enjeu fort qui implique des actions de reconquêtes (bords d'étangs, plages…) et une réflexion fine sur la gestion des interfaces entre zones naturelles et zones urbaines et celle des espaces intermédiaires : réhabilitation paysagère des franges urbaines, boisement, protection de l'agriculture périurbaine et accompagnement de la rénovation agricole, programme volontariste d'études d'urbanisme et de projets urbains. A ce titre, le respect des contraintes naturelles doit constituer un élément structurant pour limiter l'étalement urbain et mettre en valeur le territoire : mise en valeur des zones inondables notamment comme axes de circulations douces (piétons, cycles) entre les plages et la ville, circuits de découvertes des étangs, réaffirmation concrète des coupures vertes prévues par la loi littoral.

3. Les stations littorales sont par excellence le lieu du renouvellement urbain

Si les communes littorales voient leur population s'accroître régulièrement (près de 1300 habitants par an sur l'agglomération de Montpellier par exemple) avec une très légère accélération depuis 1990, le rythme de création de logements baisse du fait du ralentissement de la production de résidences secondaires et de la raréfaction des disponibilités foncières.

L'extensions significative du périmètre urbanisé est d'autant moins souhaitable que moins de la moitié du parc existant est occupée à titre permanent. Priorité doit donc être donnée au renouvellement urbain dans le cadre des opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisirs et d'amélioration de l'habitat (ORIL-AH):

- les 195.000 résidences secondaires sont un réservoir important pour favoriser l'accueil des populations nouvelles dans l'habitat existant si on les compare aux besoins démographiques actuels, de l'ordre de 5000 logements par an. Du fait de l'importance de ce parc de logement les stations constituent une « solution logement » intéressante et l'accroissement de la population permanente y est de plus en plus le fait d'installations dans le parc de résidences secondaires, même s'il est encore peu visible statistiquement. Deux études montrent que d'ores et déjà la quasi-totalité des maisons individuelles et un tiers des appartements en résidences secondaires qui se vendent sont achetés par des habitants permanents. De plus ces chiffres comptabilisent mal l'émergence de nouvelles formules d'occupation (double résidence, notamment des retraités) qui brouille la distinction classique entre le statut d'occupant permanent et celui de résident secondaire.

les qualités urbaines des stations sont aussi l'opportunité de bénéficier de pôles de centralité qui constituent une alternative possible à l'étalement urbain (par exemple, la Grande Motte peut ainsi constituer à terme un pôle urbain majeur de l'agglomération montpellieraine).

Pour autant, ce mouvement de « résidentialisation » des stations littorales doit être accompagné pour veiller à l'équilibre du développement urbain et adapter les stations aux besoins d'une ville traditionnelle : mise à niveau du patrimoine bâti, des équipements et des services urbains, politique d'accompagnement social.
Au plan des transports, il paraît peu vraisemblable d'envisager la création de nouvelles infrastructures vers le littoral. Il convient donc de réfléchir globalement à une offre globale de transport en privilégiant la création de circulations douces et les transports en commun, et en menant une réflexion approfondie sur la question du stationnement (dans les stations, parking relais, sur les plages, tarification éventuelle sur certains secteurs pour permettre une régulation mais aussi pour assurer des financements complémentaires …). Ces réflexions doivent conduire à rechercher des synergies entre l'offre à destination des touristes et celle des permanents. Elle doit prendre en compte la variation saisonnière des besoins.

Enfin, la rareté du foncier implique d'être très sélectif et exigeant quant à la destination et à la réalisation des opérations nouvelles , et appelle à la mise en œuvre de véritables politiques foncières publiques. La priorité devra être donnée aux équipements publics et à la construction d'offre marchande nouvelle.

4. Préserver les fonctions économiques spécifiques du littoral et notamment une activité touristique marchande

Le mouvement d'intégration urbaine des stations littorales ne doit pas conduire pour autant au développement d'une économie « banalisée » au détriment des activités spécifiques du littoral (transformation du tourisme en loisirs urbains, incapacité à préserver les activités halieutiques ou nautiques…). Au contraire, le développement économique doit être axé résolument sur les activités liées à la présence de la mer (au sens large) et au tourisme et loisirs urbains. A l'inverse, les activités « banalisées » consommatrices d'espaces n'ont pas vocation às'implanter sur le littoral

La résidentialisation et ses formes associées (bi-résidence, loisirs urbains) vont notamment rogner progressivement l'offre d'hébergement touristique et peuvent donc conduire à un manque à gagner pour les stations et l'économie de l'ensemble de l'agglomération. La préservation d'une activité touristique forte passe donc soit par la remise sur le marché par des opérateurs professionnels d'une partie du parc de résidences secondaires afin d'accroître la productivité de l'activité touristique, soit par la création de nouveaux programmes d'hébergements. Elle requiert de chercher à préserver au maximum l'offre marchande existante (campings, hôtels, résidences hôtelières, villages de vacances) en utilisant le droit de préemption urbain afin d'éviter le morcellement ou la banalisation de ces opérations.

La préservation de l'apport économique majeur que constitue l'activité touristique (avec une synergie de plus en plus forte entre tourisme balnéaire et tourisme urbain) passe donc prioritairement par la structuration d'une véritable industrie du tourisme et des loisirs axée sur l'élargissement de la saison, la diversification des clientèles en s'appuyant sur les potentialités offertes par le territoire, les synergies avec les activités de loisirs urbains, ainsi que sur le développement d'une véritable économie de la location de vacances.

L'accroissement de la fréquentation touristique hors saison nécessite de mobiliser une partie du parc de résidences secondaires et de remédier pour cela aux handicaps de l'offre touristique locale actuelle : hébergements insuffisamment confortables pour le hors saison (chauffage, isolation), absence de labels qualité, offre difficilement accessible pour une clientèle de courts séjours (faible recours aux centrales de réservation en ligne, peu de vrais professionnels de l'hébergement de courts séjours). Cela implique aussi de construire des produits touristiques adaptés àces périodes de l'année, exploitant notamment l'ensemble des services proposés dans les stations et les potentialités du territoire environnant : espaces naturels, patrimoine culturel, animation, activités sportives ou de loisirs…

Ces potentialités encore peu exploitées permettent d'envisager le développement d'une offre touristique certes quantitativement moins importante qu'aujourd'hui, mais sans doute plus intéressante en terme de recettes et d'emplois. Surtout, cela permet d'envisager une tout autre rentabilité pour le propriétaire bailleur, et plus généralement une meilleure utilisation des équipements et services disponibles, donc un bien meilleur retour sur investissement.

La double évolution des actuelles stations balnéaires vers l'accueil de populations permanentes d'une part et le développement d'un tourisme professionnel « de quatre saison » devrait receler plus de synergies que d'antagonismes en permettant notamment le maintien à l'année des commerces de proximité et en contribuant ainsi à accroître le niveau de service et l'animation qui font aujourd'hui défaut aux stations. On remarquera sur ce point que dans un scénario certes un peu idéal, où l'on transformerait 4 résidences secondaires fonctionnant 3 mois par an en 2 résidences principales et 2 hébergements touristiques marchands fonctionnant sur six mois, la capacité touristique serait maintenue et la fréquentation/consommation globale dans la station triplée ! Par ailleurs, la multiplication de propriétaires occupants et de bailleurs agissant dans une logique commerciale constitue un facteur favorable à la requalification des stations.

Dynamiques littorales et déplacements dans le couloir languedocien

Les tendances à l'œuvre et les orientations préconisées vont ainsi se manifester par un triple impact sur les axes de transport du couloir languedocien.

La résidentialisation des stations qui va être encouragée et accompagnée va contribuer à structurer le développement urbain des agglomérations languedociennes en tirant parti des infrastructures routières de bonne capacité reliant l'autoroute et les villes aux stations. Ce phénomène, conjugué au ralentissement de la construction de résidences secondaires, va contribuer à diminuer le nombre de lits touristiques disponibles et ainsi à faire décroître la différence entre la pointe estivale et le trafic du reste de l'année.

A l'inverse, cette population permanente va accroître sur l'ensemble de l'année l'utilisation de l'autoroute pour des trajets interurbains de courte distance.

Le développement d'une offre touristique marchande renouvelée va permettre d'élargir la saison et d'accroître sensiblement la fréquentation sur les mois d'avril, mai ou septembre. Couplé à la réduction du temps de travail qui favorise le tourisme de courts séjours (d'agrément, dans la famille et chez les amis), et au fait que 85% des touristes se rendent dans la région en voiture, ce phénomène peut conduire à une croissance très marquée des trafics sur les week-end prolongés d'avril et de mai.

Ainsi les dynamiques à l'œuvre devraient conduire à une croissance plus contenue des pointes estivales au profit d'une charge plus permanente et de pointes réparties sur une période sensiblement plus large.

Direction régionale de l'Equipement Languedoc-Roussillon
Atelier régional transport économie aménagement
N. Chauvetière
03/10/2002

CONNAISSEZ-VOUS VRAIMENT L'AUTOROUTE A9 ?

PAR EXEMPLE, SAVEZ-VOUS QUE …

- Le trafic moyen de l'autoroute A9 a été multiplié par 1,15 entre 1997 et 2001 entre Orange et Narbonne, par 1,19 entre Narbonne et la frontière espagnole.
- En 2001, il y en avait 4 sections de l'autoroute de la bifurcation A9-A54 à Montpellier ouest avec un TMJE supérieur à 100 000 véhicules/jour/. En 1998, il n'y en avait aucune
- Le taux de poids-lourd le plus élevé sur A9 (33,8% en 2001) se situe entre Le Perthus et Le Boulou.
- Les poids-lourds en transit international ont représenté moins de 5% du trafic total VL + PL) au droit de Montpellier sur A9 en 1999. Entre Orange et Nîmes, ils ont représenté 7% du trafic total.
- Les perturbations sur l'autoroute A9 (mesurées en hxkm) ont été multipliées par 2,2 entre 1997 et 2000.
- En 2000, parmi les 30 jours les plus encombrés sur A9, 19 étaient situés en période estivale (juillet et août).
- Les 30 jours les plus encombrés représentaient 85% des encombrements de l'année 2000.
- Juillet et août représentaient 78% des encombrements de l'année 2000.
  58% des encombrements de l'année 2000 se sont produits un samedi, 8% un vendredi.
- En période estivale de l'année 2000, le samedi a représenté 84% des encombrements enregistrés.
- Hors été 2000, c'est le lundi qui a été le jour le plus souvent encombré (23%) suivi du mercredi (19%) et du dimanche (16%).
- 99% des encombrements ont été observés le jour, 1%… la nuit.
- C'est la saturation (77%) qui a expliqué en 2000, la majorité des encombrements, loin devant les accidents (18%).
- En 2000, 88% des encombrements créés par des accidents n'impliquaient pas de PL.
- Les sections de A9 les plus touchées par les encombrements en 2000 étaient dans l'ordre Vendargues – St Jean-de-Védas, Nîmes-ouest - Gallargues, Leucate – Perpignan-nord, Perpignan-nord – Perpignan-sud.

Direction régionale de l'Equipement Languedoc-Roussillon
Atelier régional transport économie aménagement
Août 2002

DOCUMENT DE TRAVAIL

I - LE COULOIR LANGUEDOCIEN

HISTOIRE D'UNE SATURATION ANNONCEE

ELEMENTS DE PROBLEMATIQUE MULTIMODALE ET INTERMODALE

Cette note est un essai de discours "logique" intégrant les problématiques de transport des axes en vallée du Rhône et couloir languedocien et les impacts qui peuvent être envisagés sur les territoires concernés. On notera qu'elle traite uniquement de la question languedocienne.

Elle s'inscrit dans le cadre fixé par les schémas de services collectifs de transport (notamment le scénario multimodal volontariste) et s'appuie sur les études réalisées ces dernières années sous la responsabilité des administrations centrales et régionales de l'Equipement.

1. ETAT DES LIEUX.

Dans le couloir languedocien, les axes autoroutiers et ferroviaires sont proches de la saturation.

DANS LE DOMAINE ROUTIER ET AUTOROUTIER.

Sur l'autoroute A9 (2 X 3 voies), le seuil théorique des 113.000 véhicules (TMJE) défini comme critère de référence par le SETRA comme seuil à partir duquel le trafic est "très fortement dégradé", pourrait être atteint sur une voire deux premières sections à péage dès l'été 2003[1]. Au rythme de croissance actuel du trafic, ce seuil sera atteint sur le trajet Nîmes – Montpellier avant 2005[2]. C'est aux alentours de 2008 que le contournement sud autoroutier de Montpellier devrait être réalisé : les trafics intéressant Montpellier comme origine et ou destination seront donc séparés des trafics de transit. Mais de part et d'autre de ce contournement le problème restera à résoudre.

L'autoroute A54 (2 X 2 voies) a atteint en 2001 un trafic de 40 500 véhicules/jour en TMJE Au rythme actuel de croissance, elle pourrait atteindre 50 000 véhicules/jour àpartir de 2005.

[1] Les études du SETRA indiquent qu'à113.000 véh/jour en TMJE, ce sont 2 100 000 véhicules (30% du trafic) qui sont alors "gênés". Les encombrements se produisent 2 jours sur 3. Ce constat ne tient pas compte des accidents ou incidents liés à la circulation ou aux intempéries. Pour sa part, la section gratuite au droit de Montpellier a déjàatteint ce seuil.

[2] La croissance actuelle du trafic est très forte. Les projections réalisées en hypothèse basse par le CETE Méditerranée (Perspectives d'écoulement du trafic routier dans la vallée du Rhône et le long de l'arc méditerranéen. Prévisions de trafic. Avril 2000) àl'horizon 2010 sont déjàpratiquement atteintes en 2001 sur la section Nîmes – Montpellier : les comptages d'ASF donnent un TMJA de71 180 et un TMJE de 105 225 pour des projections 2010 en TMJA de 71 030 et en TMJE de 107 810. Avec le même rythme de croissance, on atteint 130 000 véhicules/j de TMJE en 2010.

Le point de raccordement sur A9 près de l'échangeur Nîmes ouest, relativement mal configuré dans le sens sud-nord, connaîtra alors des problèmes difficiles de saturation.
L'autoroute A75 devrait être terminée avec la réalisation concomitante du viaduc de Millau et de la section Pézenas – Béziers vers 2005. Elle pourra alors jouer son rôle dans la dé-saturation de l'axe nord-sud.
A son débouché, la section Béziers – Narbonne de l'autoroute A9 sera par contre dans une situation inchangée[3]. C'est vers 2010 que le trafic y sera "fortement dégradé".[4]

La **route nationale 88** entre Lyon et Toulouse a été considérée par certains (mais d'autres ont contesté cette idée) comme pouvant offrir une possibilité d'itinéraire de délestage nord – sud entre Lyon et Béziers par A 75 si elle était à 2 x 2 voies de bout en bout. Les schémas de services collectifs de transport en prévoyant son aménagement progressif en route express à 2 fois 2 voies "en fonction des besoins du trafic", ne donnent de fait aucune échéance à cette réalisation.

Enfin, **la route nationale 113** dont le parti d'aménagement est de réaliser une 2 X 2 voies à caractéristiques interurbaines (ronds-points non dénivelés au croisement avec les autres infrastructures) ne sera pas, en 2010, réalisée dans sa totalité entre Nîmes et Montpellier[5], encore moins au-delà de Montpellier. Son impact sur les trafics locaux sera donc réduite non seulement à cause de son parti d'aménagement qui ne garantira pas des vitesses suffisantes par rapport à l'offre autoroutière, mais aussi du fait de sa discontinuité.

D'ici à 2010, donc, mis à part les effets de l'autoroute A75, la situation du trafic autoroutier sur section courante[6] de l'autoroute A9 entre Nîmes et Montpellier ne changera guère. A cet horizon, le trafic atteindra ou dépassera 120.000 véhicules/jour en été entre Nîmes et Montpellier et 80.000 véhicules en jour moyen annuel[7].

SUR LE PLAN FERROVIAIRE.

La saturation de la **section Nîmes – Montpellier**, reconnue tant par la SNCF et RFF que par les pouvoirs publics, a conduit à redéfinir le projet de LGV Méditerranée au-delà de Manduel pour réaliser vers 2008 une ligne à grande vitesse mixte capable d'accueillir des circulations de trains de fret (ligne dite de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier).

La réalisation, vers 2005-2006 de la **section internationale d'une LGV** également mixte, entre Le Perthus (sur la frontière) et Perpignan sud, génèrera des trafics en relation avec l'Espagne dont une grande majorité utilisera la ligne actuelle pour déboucher au-delà de Nîmes sur la LGV, d'une part, et sur la ligne de rive droite du Rhône, pour le fret, d'autre part. Parallèlement, l'agrandissement du chantier de transport combiné de Perpignan prévu à la même date, permet d'envisager un développement du trafic ferroviaire de fret.[8]

---

[3] Elle pourrait même être légèrement péjorée par une induction de trafic générée par l'amélioration de la fluidité sur l'axe nord-sud.

[4] Au sens du SETRA, cette "forte dégradation" apparaît à partir de 102 000 véhicules/jour (TMJE). Elle touche alors 1 300 000 véhicules en été , soit 21% du trafic de juillet et août.

[5] La RN 113 a fait l'objet de travaux (déviation d'Uchaud et Milhau) dans le Gard. 13 M€ ont été inscrits à l'actuel CPER pour la déviation de Lunel. Les travaux sur l'ensemble de l'itinéraire sont évalués à 180 M€. La réalisation n'est donc envisageable qu'à long terme.

[6] Sauf au droit de Montpellier.

[7] Il s'agit de niveaux de trafic équivalents aux évaluations 2020 de la Direction des Routes (cf. Perspectives d'évolution du niveau de service routier dans la vallée du Rhône et sur l'arc méditerranéen. Quelles stratégies pour 2020 ? mai 2000).

[8] Les études préliminaires réalisées à la demande du GEIE SEM ont démontré que la LGV mixte permettait au mieux de maintenir la répartition modale actuelle. (cf. Etudes de prévision de trafic de marchandises sur la future ligne à grande vitesse Barcelone – Narbonne. Rapport de synthèse. Octobre 1997. GEIE Sud Europe Méditerranée)/

La mise en place de la **régionalisation des TER** au 01/01/2002 conduit parallèlement àune demande de sillons ferroviaires pour les circulations intra-régionales : le conseil régional du Languedoc-Roussillon souhaite en effet non seulement renforcer les fréquences sur certaines sections, mais aussi cadencer ces fréquences pour améliorer la qualité de l'offre. Cette double exigence sera inéluctablement en conflit avec les autres demandes de sillons.

Si les projets d'investissement annoncés se réalisent, ils définissent au moins trois périodes de temps :

- d'aujourd'hui à 2005-2006, les marges de manœuvre pour la création de nouveaux sillons sont quasiment inexistantes
- de 2005 à 2008-2010, la demande supplémentaire de sillons d'origine ou de destination espagnole ne peut être satisfaite sans réduction d'autres circulations existantes donc le cas échéant des TER.
- au-delà de 2008-2010, la montée des trafics n'est possible que si, au préalable, des travaux de rénovation et de modernisation ont été réalisés sur la ligne actuelle entre Montpellier sud et Narbonne et dans les gares de Nîmes et Montpellier, notamment.[9]

La **ligne Béziers – Clermont-Ferrand** sur laquelle des travaux de remise à niveau ont été récemment engagés n'offre pas les conditions d'un transport adapté à la demande actuelle en termes notamment de vitesse et de tarif[10]. Son électrification n'est pas prévue. En tout état de cause, elle ne pourrait intéresser que des marchandises relativement peu lourdes et ne nécessitant pas des délais de livraison trop contraints.

Comment alors favoriser les transferts modaux vers le fer ?

Une politique de transfert de l'autoroute vers le fer même si elle était fondée sur la contrainte et le volontarisme (coût des péages, taxation du gazole, interdictions de circuler, etc.) n'aurait que des effets marginaux jusqu'à 2010. Au-delà de cette date, seule la réalisation d'une nouvelle ligne entre Montpellier et Narbonne, en prolongement de la ligne Nîmes - Montpellier permettra d'accueillir des TER et des trains de fret classique et de transport combiné.

Une étude réalisée par la Direction régionale de l'Equipement Languedoc-Roussillon a évalué (hors période estivale) à 20% la part du trafic de courte distance que des **transports express régionaux** (TER) modernisés et calés sur les bons horaires pourraient réaliser.[11]. Dans ces conditions, le nombre de véhicules légers qui "disparaîtraient" du trafic autoroutier serait compris entre 1 000 et 3 200 selon les sections (soit entre 2 et 4% du trafic total actuel, ou, au rythme actuel, une année de croissance). Compte-tenu de la place majoritaire des déplacements pendulaires domicile-travail ou école-travail pendant les dix mois hors été, on peut estimer à la moitié l'impact pendant la saison estivale.

Le marché du **transport combiné** comporte en lui-même des contraintes qui limitent son impact sur le transport routier[12]. Outre les conditions de coût et de durée de transport

[9] Un programme d'investissement d'environ 150 M€ pour la ligne actuelle est envisagé àcet effet dans les prochaines années. Des études sont en cours pour la gare de Montpellier.

[10] Les courbes du tracé sont pénalisantes pour la vitesse des circulations. Les pentes du profil en long nécessitent une double motorisation particulièrement onéreuse sauf pour les trains vides (exemple : retour des trains porte-automobiles). Références : étude SOTEC de novembre 1996 pour le Conseil Régional Languedoc-Roussillon; analyse financière de l'exploitation de la ligne Béziers - Neussargues en axe fret nord-sud (Conseil régional, SYSTRA, février 1998).

[11] En Languedoc-Roussillon, la moyenne actuelle est de 12%. Quelques sections ferroviaires particulièrement bien desservies atteignent dès maintenant le taux de 20%.

[12] En Languedoc-Roussillon, il représente aujourd'hui plus de 30 % de l'activité ferroviaire générée par la région, mais il ne représente que 3% de l'activité routière équivalente. Par rapport àl'autoroute A9, sur la base d'un chargement moyen de 14 tonnes par poids-lourd, le transport combiné représente 4,4% du trafic au point le plus chargé de l'autoroute. Autrement dit, doubler le trafic combiné en Languedoc-Roussillon, reviendrait à diminuer le trafic PL de 4,4 %.

incontournables, il est indispensable de disposer de chantiers bien situés sur les grandes zones économiques génératrices de fret et de sillons correspondant aux horaires d'ouverture des grands marchés[13]. D'autres conditions sont nécessaires : chaque donneur d'ordre, transporteur routier dans le cas Novatrans, ou chargeur, dans le cas CNC, doit détenir des trafics massifiés et équilibrés dans les deux sens. Seuls les transporteurs d'une certaine taille sont donc concernés.[14]

Enfin, l'hypothèse d'une **autoroute ferroviaire** entre la région Lorraine et le secteur de Nîmes, si elle peut contribuer à délester l'axe de la vallée du Rhône, ne déleste pas le couloir languedocien même si une partie du trafic transitant dans ce couloir peut être concerné.

ET LE CANAL ?

En Languedoc-Roussillon, c'est du canal du Rhône à Sète qu'il s'agit. Or, sa modernisation pratiquement terminée en fin de contrat de plan ne concerne que la partie orientale de la région. Les trafics de longue distance sont donc exclus de la problématique qui intéresse cette note, notamment ceux qui trouvent leur origine en Espagne. On ne peut donc en attendre un bouleversement du rapport entre les modes de transport.[15]

D'AUTRES MODES DE TRANSPORT ?

La question posée est celle du **transport fluvio-maritime** et du **cabotage maritime roll on - roll of**.

Pour qu'ils soient efficaces pour le Languedoc-Roussillon, il faut qu'ils prennent des trafics transitant de bout en bout dans la région et qu'ils touchent des ports hors de la région. Si l'on a seulement l'objectif de délester les sections les plus chargées de l'autoroute, c'est au nord de Sète qu'il faut trouver les solutions. Dans ces conditions, une offre au départ de Sète n'a d'intérêt que vers le nord (l'Italie et au delà) et non au départ ou vers l'Espagne.

Un simple coup d'œil sur une carte montre que :

- Des **navires fluvio-maritimes** qui partiraient d'Espagne pour aller au-delà de Lyon par le Rhône sont en mesure de prendre du fret à la route. Mais il est nécessaire que l'offre de transport fluvio-maritime soit "dans le marché" c'est-à-dire que l'ensemble coût, temps, fréquence, interfaces et manutention ne soit pas trop éloigné des mêmes éléments pour le transport routier.

  Aujourd'hui, le Service de Navigation Rhône-Saône enregistre une montée de ce trafic sur des produits particuliers en vrac lourd comme les céréales, les coils sidérurgiques, les big bags, et quelques conteneurs. Ces transports d'un prix relativement élevé ne sont intéressants que lorsqu'ils concernent des petites quantités (jusqu'à 2000 tonnes pour aller à Arles, moins de 1500 tonnes pour aller au-delà de Lyon) et que les prix du transport maritime habituel sont élevés.[16]

---

[13] Ainsi, les trains de transport combiné au départ de Perpignan vers Rungis doivent arriver impérativement avant l'ouverture du marché. Tout retard entraîne un refus de la marchandise.

[14] A titre indicatif, le département du Gard ne fournit que 3 clients à Novatrans alors que 395 entreprises de transport de marchandises sont inscrites au registre.

[15] D'ailleurs, même si le trafic actuel (158 000 tonnes en 2001) était multiplié par 2 en 2010 (taux de croissance moyen annuel de 8%), cela ne correspondrait qu'à 30 poids-lourds par jour moyen (double sens) de moins sur l'autoroute, soit 0,2% du trafic moyen actuel de la section la plus chargée.

[16] La somme des coûts du transport maritime, des manutentions portuaires et du transport terrestre par barge est alors supérieure au coût du fluvio-maritime seul.
En 2000, le trafic fluvio-maritime d'origine ibérique a représenté 37 650 tonnes. Dans l'hypothèse où sa progression dans les années futures serait de 5% par an comme cela a été enregistré ces dernières années, le trafic monterait à 61 500 tonnes en 2010., soit une augmentation de 24 000 tonnes environ.
En faisant l'hypothèse que cette augmentation de trafic pourrait être prise à l'autoroute, le nombre de poids-lourds en moins par jour moyen ainsi "économisé" serait de 5 (trafic double sens).

- Un **cabotage** transportant poids-lourds ou conteneurs n'a d'intérêt véritable que s'il évite les ports méditerranéens français de Sète et Marseille afin de décharger les autoroutes A9, A7 et… A8. Toute solution touchant un port du sud de la France aura un impact limité sur le trafic autoroutier.

  Ici aussi, les conditions du marché sont incontournables. Aujourd'hui, elles ne semblent pas exister : les quelques tentatives françaises mises en place, quelque fois à coup de subventions publiques, se sont révélées infructueuses. Selon des informations (incomplètes peut-être), il n'existe aujourd'hui qu'un transport spécifique réservé aux poids lourds entre l'Espagne et l'Italie[17].

  Une politique très volontariste (notamment de subvention d'origine européenne à l'investissement) est certainement nécessaire mais elle n'est pas suffisante. Il faut aussi que les investisseurs privés soient intéressés par l'offre développée sur ce marché.

PREMIER CONSTAT PROVISOIRE...

Compte-tenu du rythme des travaux d'amélioration en cours et des perspectives de croissance des trafics, on peut conclure à des difficultés importantes sur les réseaux autoroutiers et ferroviaires en Languedoc-Roussillon.

Plus grave, ces difficultés ne peuvent être résolues rapidement par d'éventuels nouveaux travaux sur les infrastructures. Le tableau suivant propose une hypothèse de programmation synthétique "réaliste" sur le long terme qui tient compte des durées nécessaires (10 ans minimum) à la mise en œuvre des dossiers et à leur réalisation.

A l'échéance de 2010, l'achèvement de l'autoroute A 75 avec le viaduc de Millau est le seul investissement qui aura ouvert une réelle capacité pour "dé-saturer" l'autoroute A9. Mais, comme cela a été dit plus haut, la question de la section Béziers – Narbonne demeure. Avec un taux de croissance de 3% l'an, compte-tenu de la place importante du trafic international qui utilise cette section, le trafic approchera les 110 000 véhicules/jour en été.

HYPOTHESES DE PROGRAMMATION DANS LES DOMAINES ROUTIER ET FERROVIAIRE

Année	ROUTES ET AUTOROUTES	INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES
2005	A75 - Réalisation du viaduc de Millau	
2006		LGV mixte Perpignan - Barcelone
2007		Agrandissement du chantier de transport combiné de Perpignan
2008	RN113 : déviation de Lunel. Contournement autoroutier de Montpellier	Contournement de Nîmes et Montpellier Aménagements sur la ligne actuelle
2015		LGV mixte jusqu'à Narbonne
2022		LGV mixte de Narbonne à Perpignan.
Au-delà	RN113 à 2x2 voies (Nîmes–Montpellier)	

[17] Le navire (Roro) Linda de la compagnie Grimaldi (filiale Grandi Navi Veloci) fait la navette 3 fois par semaine entre Barcelone et Gênes. Il a une capacité de 140 poids lourds. Avec un taux de remplissage de 80% (hypothèse), ce trafic représente un TMJA de 95 poids-lourds sur l'autoroute A9 soit 0,8% du trafic PL au point le plus chargé de A9. (Source : La vie du Rail n°213 du 13 février 2002).

Dans le domaine ferroviaire et sous réserve que les points durs non régionaux comme le contournement de Lyon aient été "résolus", les investissements programmés permettront de relancer le trafic notamment du fret mais l'impact sur le trafic des poids-lourds de l'autoroute devrait rester limité à cause de la concurrence sur les sillons entre TGV, TER et fret.

2. SANS INFRASTRUCTURES NOUVELLES EN LANGUEDOC-ROUSSILLON, QUELS ENJEUX, QUELLES SOLUTIONS ?

C'est une quasi certitude, en 2010, en dehors de l'autoroute A75, les transferts modaux de l'autoroute A9 vers le réseau routier national, vers les TER, vers le transport combiné et vers les modes fluviaux et fluvio-maritimes resteront limités, voire très limités. [18]

Ce constat s'appuie sur une logique économique simple mais partiellement méconnue que cette note a essayé de développer : les marchés des différents modes de transport sont relativement segmentés et les zones de concurrence bien moins importantes que ce que l'opinion publique est tentée de penser.

DES ENJEUX DIFFERENCIES SELON LA NATURE DES DEPLACEMENTS ET DES TRANSPORTS.

La saturation pénalise **LES DEPLACEMENTS ET TRANSPORTS A LONGUE DISTANCE** en abaissant les vitesses moyennes, donc en allongeant les temps de transport. Dans certains cas, c'est même la longueur de l'itinéraire qui peut être augmentée (en cas de délestage par exemple). Elle a également une influence sur le respect des délais. Deux conséquences s'en suivent.

- Pour ce qui concerne le **fret routier**, les produits transportés subiront un temps de transport plus long et les pratiques de juste à temps seront, sinon remises en cause, du moins pénalisées. Les produits frais, en particulier, trouveront des conditions de transport moins favorables avec des conséquences négatives sur les prix de transport.[19]

Aujourd'hui, dans le domaine de la **logistique**, aucune étude n'a été faite sur l'impact économique de cette saturation.[20]

- Pour le **transport des personnes**, essentiellement les touristes, les temps de déplacements seront également allongés. On peut en conclure que certains se rendront moins facilement sur leurs lieux de villégiature habituels en Espagne ou sur le Languedoc-Roussillon. Des pertes de clientèle pourraient s'en suivre pendant les deux mois d'été.[21]

Les effets économiques de cette baisse d'attractivité du littoral régional pendant les périodes de pointe peuvent toutefois être récupérés par l'allongement de la saison en dehors des mois de juillet et d'août. Le phénomène existe déjà et il ne peut que se développer avec la

[18] Voir l'estimation en annexe

[19] Rappelons ici que le marché international Saint-Charles de Perpignan traite environ 1,5 million de tonnes de fruits et légumes dont les principaux marchés sont Rungis, Lille et, au-delà, le Benelux et l'Allemagne et qu'une partie non négligeable de l'économie gardoise est centrée sur les productions agricoles fruitières et légumières. Ces deux zones pourraient être pénalisées.

[20] Une étude comparative doit tenir compte des coûts du transport, de l'entreposage, des marchés concurrents dans les différentes filières concernées, de la mise en marché des marchandises, de l'impact sur le prix de vente final, etc.

[21] Les usagers de l'autoroute peuvent être incités à voyager en dehors des horaires et des périodes habituelles de fin de semaine et des tarifications spéciales peuvent être mises en place. Mais, dela nécessite également que les propriétaires des meublés en location et des campings acceptent eux-aussi de modifier leurs habitudes (location du samedi eu samedi, par exemple).

réduction du temps de travail. L'impact sur l'économie régionale peut donc être considéré comme limité ou même s'avérer positif si l'allongement de la saison se généralise.

Dans le domaine du tourisme régional, on peut, par ailleurs, noter que la capacité d'accueil du littoral languedocien devrait baisser lentement sous l'effet notamment de la résidentialisation des villes du littoral[22]. Cette baisse de la capacité d'accueil peut donc concorder avec une baisse du trafic

Pour **LES TRANSPORTS A COURTE DISTANCE**, qui intéressent directement les populations locales, les effets seront autres.

En cas de saturation, la société autoroutière peut être conduite à interdire momentanément l'accès aux sections en difficulté. Les véhicules pourraient être alors incités à prendre des itinéraires locaux de délestage pour laisser la priorité aux véhicules entrés sur l'autoroute en amont. Outre que l'interdiction de circuler sur les autoroutes locales risque d'être mal comprise par les utilisateurs locaux[23], elle peut, dans une région où le taux de chômage est très important, conduire progressivement à une réduction des bassins d'emploi et à une moindre solidarité entre villes voisines.

Par ailleurs, l'organisation urbaine actuelle (péri-urbanisation par développement des villages dans un rayon de 15 km ou plus) serait, elle-aussi, pénalisée. La perte d'attractivité des axes nord-est – sud-ouest (A9 et RN 113 à Nîmes et Montpellier par exemple) pourrait momentanément renforcer l'attractivité des axes nord-sud existant et, en particulier pour Montpellier, l'axe A750 sans que l'organisation urbaine de l'agglomération en soit améliorée, la question des entrées de ville n'étant pas changée.

Par ailleurs, du fait de la structure linéaire de l'armature urbaine principale du Languedoc-Roussillon, le long de l'autoroute A9, les livraisons urbaines seront également handicapées.[24] Cette logistique très particulière qui fait déjà l'objet de réflexions pour la gestion des déplacements en milieu urbain devra, le cas échéant, être repensée en tenant compte aussi des difficultés des circulations hors milieu urbain.

ORGANISER ET GERER LES TRAFICS SUR L'AUTOROUTE ?

Consciente du problème posé à moyen terme, la société ASF a entrepris d'étudier l'ensemble des outils qui permettraient de gérer la circulation sur l'autoroute en pénalisant le moins possible les usagers : information en temps réel des usagers à l'entrée des autoroutes et en trajet, parkings relais aux entrées, itinéraires de délestage, régulation de la vitesse pour fluidifier le trafic, modulation des péages en fonction des heures et des jours de circulation, création d'un organisme national de régulation… L'Etat peut en outre ajouter une batterie de limitations et d'interdictions notamment à la circulation des poids-lourds.

Tous ces outils dont certains ont déjà été mis en œuvre et donc expérimentés en milieu urbain [25], ne résolvent pas la question de la saturation, ils permettent de la gérer, c'est-à-dire, d'en diminuer les impacts ou de fixer des priorités pour l'utilisation de l'infrastructure.

EN GUISE DE CONCLUSION PROVISOIRE, UNE EVOLUTION CERTAINE VERS LA METROPOLISATION…

---

[22] L'iNSEE pronostique 700 000 habitants supplémentaires en Languedoc-Roussillon d'ici à 2030 (modélisation Omphale). Pour les 2/3, leur installation se ferait en priorité sur la partie est de la région, sur les bassins de Sète, Montpellier et Nîmes dans la plaine littorale et dans les villes littorales proches de ces agglomérations.
La Mission interministérielle d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon considère que la mixité résidentielle dans les stations du littoral est non seulement inéluctable mais qu'elle aura des conséquences positives sur le niveau des équipements et services au tourisme.

[23] Ce phénomène ne doit pas être négligé : pour que l'autoroute soit acceptée malgré ses inconvénients (nuisances, pollutions, coupure du territoire, etc.) , il faut qu'elle soit, en contre-partie, accessible aux usagers locaux.

[24] Selon ASF, 28% des abonnés sur A7 et A9 font des trajets inférieurs à 40 km.

[25] Particulièrement en région parisienne.

C'est donc une plaine littorale languedocienne "saturée" ou "en voie de saturation"qu'il faut envisager déjà à l'horizon 2010 notamment dans le Gard et l'est de l'Hérault. Ce constat fait demain du Languedoc-Roussillon, dans ses parties gardoise et héraultaise, un territoire dont les caractéristiques urbaines, classiques ailleurs (en région nord, région lyonnaise, aire marseillaise…) vont être progressivement mises en place.

En 2010, le bassin Nîmes – Montpellier - Sète [26] aura "gagné" :

- 200 000 habitants supplémentaires et approchera le million d'habitants ,
- environ 20% de trafic en plus sur l'autoroute,
- un peu moins sur le réseau routier national,
- une ligne ferroviaire à grande vitesse mixte,
- des TER plus nombreux (et cadencés ?) entre les villes,
- un contournement autoroutier au sud de Montpellier,
- une seconde (voire une troisième) ligne de tramway à Montpellier…

Les responsables politiques, nationaux et locaux, considéreront-ils alors que cet élément de la qualité de vie que représentent des circulations fluides et des dessertes faciles, est satisfaisant ou, dans le cas contraire, que de nouvelles infrastructures doivent être réalisées ? Compte-tenu des délais de plus en plus importants nécessaires pour ces réalisations, les décisions doivent en tout état de cause être prises rapidement.

[26] La Direction régionale de l'Equipement Languedoc-Roussillon vient de lancer une étude prospective sur l'organisation de cet espace particulièrement sensible.

Annexe

ESTIMATION DES REPORTS MODAUX POSSIBLES EN TMJE 2010

Ce tableau ne donne qu'une estimation réalisée sur des hypothèses de croissance de trafic très simplifiées.

De l'autoroute A9	Section Nîmes - Montpellier		Section Montpellier - Béziers		Section Béziers - Narbonne	
	VL	PL	VL	PL	VL	PL
Croissance annuelle = 3%						
Trafics MJE 2010	130 000 VL+PL		120 000 VL+PL		114 000 VL+PL	

Vers
⇓

Autoroute A75	~ 10 000	~ 500	~ 10 000	~ 500	légère aug-mentation	légère aug-mentation
RN 88	néant	néant	néant	néant	néant	néant
RN113 de Nîmes - Montpellier (contournement de Lunel)	très peu	très peu	néant	néant	néant	néant
Tous aménagements routiers et autoroutiers	***~ 10 000***	***~ 500***	***~ 10 000***	***~500***	légère aug-mentation	légère aug-mentation
Tous aménagements ferroviaires [27] : *LGV Perpignan Le Perthus + LGV Nîmes Montpellier + chantier TC Perpignan + aménagements de la ligne actuelle*	~1600	700	~1200	700	500	700
Voie navigable [28]	néant	30	néant	néant	néant	néant
Fluvio-maritime [29]	néant	10	néant	10	néant	10
Cabotage maritime [30]	très peu	100	très peu	100	très peu	100
Tous transports fluviaux et maritimes	***très peu***	***< 150***	***très peu***	***110***	***très peu***	***110***
Total des reports modaux	***~ 12 000***	***~ 15000***	***~ 11 500***	***~1300***	***< 1000***	***< 900***
TMJE estimé restant sur A9l	***~116 500*** **VL+PL**		***~107 200 VL+PL***		***~112 000 VL+PL***	

Légende :

Néant ➔ de zéro à quelques dizaines

[27] Hypothèse : doublement du trafic fret à la frontière espagnole (frontière et chantier TC)
[28] Hypothèse : doublement du trafic actuel
[29] Hypothèse : triplement du trafic actuel.
[30] Hypothèse : doublement du trafic

II - PRATIQUES TOURISTIQUES ET IMPACT SUR LES DEPLACEMENTS EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

1. Le tourisme est une activité économique importante pour la région.

Le Languedoc-Roussillon est la quatrième région touristique française derrière l'Ile de France, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes qui bénéficie d'un tourisme hivernal très important.

Les arrivées annuelles de touristes en Languedoc-Roussillon sont importantes.

- 10,2 millions de touristes français,
- + 4,4 millions de touristes étrangers.

Cela représente plus de 100 millions de nuitées.

L'emploi directement lié à cette activité représente entre 30 et 35 000 personnes. Avec les emplois indirects et induits, on peut estimer que le tourisme crée de 40 à 47 000 emplois soit environ 6 % de l'emploi régional.

Les pouvoirs publics et les élus veulent encourager le développement touristique en espace rural et à la montagne en été. Ils ont cependant conscience que le tourisme balnéaire est la locomotive du tourisme régional et que son pouvoir attractif est fort. (Cf. Schémas régional et départementaux du tourisme, notamment celui de l'Hérault.).

2. Selon les sources statistiques utilisées, la fréquentation touristique est stable ou en hausse depuis 1997.

Les arrivées en France de touristes étrangers sont en hausse. Le Languedoc-Roussillon maintient voire améliore légèrement sa part de marché. (Source SDT)

La fréquentation touristique a enregistré une baisse à partir de 1994, mais a recommencé à se redresser dès 1997 pour retrouver un niveau supérieur à 1993 en 1998. (Source enquêtes Marchand)

En nuitées, l'évolution de la fréquentation est de :

+ 7,9 %	sur 10 ans	(+ 0,7% par an)
+12,2%	sur 5 ans	(+ 2,4% par an)
+ 2,9 %	sur 2 ans	(+ 1,4% par an)

(Source : comptages de l'enquête "Marchand")

Le tourisme en Languedoc-Roussillon s'inscrit dans un contexte global favorable : avec le développement de la civilisation des loisirs, l'augmentation du temps libre (âge de la retraite, allongement de la durée de vie, RTT...), un climat social stable et sécurisé, on ne voit pas ce qui pourrait provoquer un retournement de ce marché, hormis peut-être une évolution plus rapide des choix des touristes français pour des destinations à l'étranger.

Il semble toutefois que le taux de départ des catégories sociales les moins favorisées ait diminué depuis 1996.

La durée moyenne de séjour (7,7 jours en moyenne) correspond essentiellement à une destination de vacances estivales.

Le bord de mer recueille 51 % des arrivées annuelles (plus, en nuitées) et contrairement à ce qui est écrit parfois, cette part ne diminue pas, mais est stable depuis plus d'une dizaine d'années.

Le Languedoc-Roussillon dispose de 2 millions de lits touristiques, mais 75 % sont en secteur non marchand, essentiellement en résidences secondaires. (Evaluation effectuée sur la base de 5 lits par résidence secondaire)

A cause de la pression démographique forte à venir (selon l'INSEE, on peut attendre 700 000 habitants supplémentaires dans les trente prochaines années), on devrait assister progressivement à une transformation d'une partie du parc de résidences secondaires des stations du littoral proches des villes, en résidences principales et à un ralentissement de la vente de résidences secondaires neuves. Selon le poids de ces deux phénomènes, un ralentissement de l'accroissement ou une diminution de l'activité touristique est susceptible de se produire en période de pointe estivale.

Origine géographique de la clientèle : la proximité joue à plein.

Hormis l'Ile de France en raison de son poids démographique, ce sont les régions et les pays proches, qui sont les principaux émetteurs de clientèle.

Ainsi sur 14,6 millions de touristes

3,8	viennent de Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées et Provence-Alpes-Côte-d'Azur
1,6	d'île de France
1,4	d'Allemagne
1,0	du Languedoc-Roussillon
0,7	de Grande Bretagne

La fréquentation se concentre sur les mois de juillet et d'août : 61%.

La fréquentation chute les autres mois. Juin n'enregistre que 9% des nuitées et septembre 8%. Toutefois, depuis 8 ans, si le volume des nuitées de juillet et août continue à augmenter en valeur absolue, son accroissement est faible pour n'atteindre que 1% en 2001 par rapport à 2000. On assiste en revanche à un élargissement de la saison principalement au printemps.

La fréquentation journalière moyenne dépasse le million de personnes au mois d'août (soit près de 40 % de la population permanente de la région). Par contre, on ne compte que 46 000 touristes en janvier.

3. L'autoroute A9, quels effets sur le tourisme ? (et réciproquement !)

Le trafic sur l'autoroute en été est généré par plusieurs clientèles dont l'impact et les tendances d'évolution sont différentes.

Le **trafic d'intérêt régional** (intra ou interrégional), généré par la population permanente ne peut que croître en raison de la croissance démographique et économique. Il est lié également à la croissance de la mobilité individuelle elle-même fortement corrélée à la croissance du niveau de vie et à l'augmentation du temps libre individuel (réduction du temps de travail et allongement de l'espérance de vie).

Le **trafic international** (y compris touristique) notamment d'origine ou de destination ibérique ne peut, lui aussi, que croître du fait de l'intégration européenne. Sans doute, les croissances connues ces dernières années auront-elles tendance à diminuer, mais cette évolution se fera largement sur plus d'une décennie.

Le **trafic touristique à destination de la région** aura tendance à plafonner pendant les deux mois d'été et à se développer sur les mois de mai, juin et septembre, mais aussi sur les autres périodes de vacances et les fins de semaine. A long terme il pourrait même diminuer légèrement en été sous la pression de la résidentialisation des stations. Mais, toutes choses égales par ailleurs, l'activité touristique du Languedoc-Roussillon, est une donnée stable.
Aujourd'hui, de 79% (moyenne nationale) à 85% (source : enquêtes sur les plages du Languedoc-Roussillon) des touristes du Languedoc-Roussillon arrivent en vacances en voiture et camping-car (très peu en autocar). Les autres modes de transport bien qu'en augmentation, évoluent très peu.

Il faut d'abord noter que, s'il y a pointe de trafic en été, c'est en raison d'une forte hausse du trafic VL : le TMJE sur la section Le Boulou – Le Perthus, à la frontière espagnole, est supérieur de 23 500 VL au TMJHE en 2001. La même année, sur la section "bifurcation A9/A54 – Gallargues", la plus chargée, le TMJE dépasse le TMJHE de 42 120 VL. Le trafic PL, pour sa part, baisse environ de 10% pendant l'été.

Cependant, le TMJE des VL croît moins vite que le TMJHE-VL .(+ 3,0% et +4,7% par an en moyenne, entre 1993 et 2001 sur la section bifurcation A54/A9 - Gallargues). Mais le TMJE-VL croît plus vite que la fréquentation touristique du Languedoc-Roussillon (qui doit se situer entre +0,5 et +1,5 par an depuis 8 ans selon les statistiques). La croissance du TMJE-VL est donc due, pour une part importante, aux facteurs qui entraînent la croissance du TMJHE-VL et qui continuent à agir en été (la croissance démographique et économique en Languedoc-Roussillon, l'extension de la nappe d'urbanisation à l'échelle du Grand Sud Est, l'accroissement de la mobilité générale, l'intégration européenne) et, pour une part plus faible, à l'accroissement de l'activité touristique.

Les trafics touristiques sont composés :

- de déplacements des locaux, à la journée, vers les sites attractifs (on a dénombré 25% environ de résidents de Languedoc-Roussillon présents sur les plages un jour d'été)
- de déplacements des touristes séjournant en Languedoc-Roussillon : il est admis qu'une fois sur son lieu de vacances, un touriste se déplace peu fréquemment, une fois tous les trois jours, pour des trajets supérieurs à 50 km.

(ces déplacements concernent peu l'autoroute elle-même).

- des flux d'arrivée et de départ des touristes séjournant en Languedoc-Roussillon supposés stables ou en légère croissance.
- de flux de transit vers l'Espagne[31] dont la croissance est importante ou vers d'autres régions que le Languedoc-Roussillon.

Quel peut être l'impact des autres modes de transport ?

- Le développement du TGV jusqu'à Montpellier, que ce soit pour affaires ou pour agrément, concerne en priorité le tourisme urbain (Montpellier, ville de Congrès, Féria de Nîmes et Béziers, manifestations culturelles…) ou de week-ends. Il est peu adapté aux déplacements en famille vers les stations du littoral non directement desservies.
- Le transport aérien "low cost" (Ryanair, Easy Jet) sur les 4 principaux aéroports de la région contribue au développement de l'activité touristique (par exemple, à Nîmes, ce trafic atteint 200 000 passagers) mais cela reste marginal par rapport aux 14,4 millions de séjours actuels. A l'arrivée, 90% des passagers effectuent leurs trajets avec des voitures de location qui empruntent certainement l'autoroute.
- Les trains de nuit ont une activité encore plus marginale.

Ces modes de transport sont globalement générateurs de nouveaux segments de marché touristique bien plus qu'ils ne contribuent à un transfert modal. En outre, ils nécessitent l'organisation d'une intermodalité (train + auto ou avion + auto, par exemple) dont le coût élevé ne favorise pas la généralisation et ne correspond pas au standard de vie de la très grande majorité de la clientèle du Languedoc-Roussillon.

Ainsi, même si sa part relative dans le trafic total en été aura tendance à diminuer, le tourisme estival sera générateur de phénomènes de pointe de trafic de plus en plus contraignants. A plus ou moins brève échéance, les phénomènes de saturation sont inéluctables sur l'autoroute.

[31] Effectivement, de 1993 à 2001, le TMJE VL de la section Le Boulou-Le Perthus, à la frontière, croît à un rythme de 4,6 %. Mais il est vrai aussi que le TMJHE-VL de cette section progresse sur cette même période de +6,7 %.

S'il y a saturation autoroutière dans le couloir languedocien…

Le Languedoc-Roussillon est jusqu'à présent bien desservi par les infrastructures autoroutières, il est accessible pour les clientèles françaises et nord-européennes et bénéficie d'une notoriété, résultat de 30 ans de communication.

Si l'autoroute A7 est saturée, un report sur l'autoroute A75 est envisageable, ce que montrent les prévisions de trafic, à moyen terme, réalisées sous Ariane 5 par le CETE Méditerranée. De même, l'autoroute A61 ou les RN continueront d'amener pour de courts ou longs séjours, les résidents des régions voisines avant qu'il y ait une réaction de désaffection.
Mais, à long terme, la saturation créera à coup sûr, des difficultés pour les villes balnéaires du litt oral languedocien, devenues moins accessibles.

C'est le département "porte d'entrée" du Gard, qui connaît la plus forte fréquentation touristique étrangère (Allemands attirés par la Camargue, Anglais en Cévennes, Italiens à Nîmes). Mais, les ressortissant s du Bénélux seraient les plus gênés, car ils vont plus loin vers les Pyrénées–Orientales notamment.

Le tourisme est un secteur concurrentiel et, si les infrastructures de transport s'amélioraient ailleurs (vers l'Italie, par exemple) dans le même temps où elles se dégraderaient en Languedoc-Roussillon ou dans la vallée du Rhône, une baisse de l'activité touristique pourrait se produire.

Le tourisme espagnol serait plus handicapé (voir note jointe). Mais, il faut noter que, politiquement, cet aspect poserait problème et l'Europe qui, dans son schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), a souligné la nécessité de favoriser la fluidité de l'axe nord-sud dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien, ne pourrait pas ne pas intervenir.

Des modes de gestion qui pénaliseraient les déplacements à courte distance (interdiction d'entrer par les échangeurs locaux en cas de saturation) au profit des déplacements longs des "touristes" auront des répercussions sur la population locale. Le simple aménagement du réseau routier national ou départemental n'apporterait pas aux "locaux" le même service que celui de l'autoroute. La desserte des pôles d'emploi et d'activité serait alors pénalisée.

S'il y a aménagements sur place de l'autoroute…

On reste alors dans une configuration où l'ensemble des trafics continuent à utiliser la même infrastructure. La mise en service complète de l'autoroute A75 avec le viaduc de Millau, en délestant l'autoroute A9, favorise dès 2005, les trafics estivaux sur la côte languedocienne. L'ensemble des offres touristiques littorales (mais aussi les autres activités) peut continuer à tirer profit de l'accessibilité maintenue localement à un bon niveau qualitatif.

On peut observer, parallèlement, que l'augmentation de la fréquentation du littoral languedocien pose un problème dans les stations elles-mêmes. En effet, la circulation automobile en station devra être fortement réduite pour répondre aux aspirations de respect de l'environnement souhaité par l'opinion publique, en particulier par les touristes nord-européens.

S'il y a ouverture d'une autoroute en piémont…

Cela représente une offre nouvelle qui favorise la fluidité tout en séparant les flux est-ouest qui resteraient sur l'autoroute A9 actuelle et nord-sud qui se reporteraient sur l'autoroute en piémont.

Cette proposition alternative, à condition de soigner l'insertion paysagère de l'infrastructure, ne peut avoir que des conséquences positives sur le développement touristique des territoires de l'arrière-pays (piémonts gardois et héraultais, Lozère) tout en maintenant l'attractivité du littoral régional.

Cette autoroute longerait une zone, les Cévennes, qui possède un réel potentiel touristique et qui est d'ailleurs déjà connu. On peut donc s'attendre à une augmentation de la fréquence des séjours de courte durée et à une augmentation de la fréquentation touristique dont l'importance serait fonction de la capacité des acteurs locaux à monter des produits adaptés à la demande.

Mais, ce développement serait limité par l'offre nécessairement réduite et son impact sur le volume global de fréquentation touristique de la région resterait faible par rapport à la situation actuelle.

Nello CHAUVETIERE
DRE Languedoc-Roussillon

DOCUMENT DE TRAVAIL

III - L'IMPACT DU TOURISME IBERIQUE SUR LE TRAFIC DE L'AUTOROUTE A9

La saturation de l'axe Rhône – Languedoc est régulièrement évoquée. Elle se constate chaque année particulièrement lors des "chassés-croisés" de juillet et août que les vacanciers allant vers - ou venant de - l'Espagne subissent. C'est pour tenter une évaluation, même partielle, de ces échanges touristiques que les données de trafic disponibles ont été exploitées.

1. LES DONNEES DISPONIBLES.

Les publications mensuelles de la Société des Autoroutes du Sud de la France fournissent, pour chaque section autoroutière, des trafics moyens journaliers.. On dispose donc, sur chaque section, de :

- un trafic moyen journalier "été" (TMJE) qui est la moyenne journalière du trafic sur les deux mois d'été (juillet et août);
- un trafic moyen "hors été" (TMJHE) qui est la moyenne journalière du trafic des dix autres mois.

Il est donc possible de comparer ces trafics selon les sections.

L'Observatoire des trafics au travers des Pyrénées, conduit par la Direction régionale de l'Equipement Midi-Pyrénées, a réalisé, en été 1997, des enquêtes d'immatriculation aux points-frontières avec l'Espagne, notamment au Perthus dans les Pyrénées-Orientales et à Biriatou dans les Pyrénées-Atlantiques.

Il est donc possible de connaître la composition du trafic qui passe au Perthus (A9) et à Biriatou (A63) et d'approcher, sans risque d'erreur importante, l'origine des véhicules qui passent en ces points.

2. LES HYPOTHESES.

1. Le trafic proprement estival lié au tourisme est la différence entre le TMJE et le TMJHE. On fait donc, aussi, l'hypothèse que le trafic pour d'autres motifs est constant sur l'année. Cette hypothèse est légèrement <u>minorante</u> puisque :

- des véhicules légers observés hors été peuvent se déplacer pour motif touristique en été,
- sur le trafic poids-lourds, on a une baisse de trafic de l'ordre de 10% en été.

Dans ces conditions, la différence entre TMJE et TMJHE sur les sections frontalières de "Le Boulou – Le Perthus" et de "Biriatou – St-Jean-de-Luz représentent le **trafic estival à la frontière**.
Ce trafic est composé :

- d'un trafic d'origine ibérique ou maghrébine à destination de la France et de l'Europe.
- d'un trafic d'origine française et européenne à destination de la Péninsule Ibérique
- d'un trafic d'origine française et européenne à destination du Maghreb.

2. En appliquant au trafic estival (TMJE – TMJHE) des sections frontalières la répartition du trafic par immatriculation collecté par l'Observatoire des trafics au travers des Pyrénées, on obtient les origines des trafics estivaux passant aux points-frontières.

3. Les trafics au Perthus d'origine française situés à l'ouest de l'axe Lille – Perpignan (Centre-Ouest, Aquitaine, Midi-Pyrénées) passent en totalité par l'autoroute A61et les trafics d'origines plus centrales ou plus éloignées l'utilisent seulement en partie : Grande–Bretagne pour 50%, Bénélux et Nord-Ouest français pour 25%.

4. Le trafic généré par le secteur Centre – Limousin – Auvergne passe en totalité par A75. Ces deux types de trafic ne sont donc pas concernés par l'autoroute A9 sur sa section Nîmes – Béziers.

5. On affecte 100% des trafics à Biriatou dont les origines sont l'Italie, la Suisse, PACA, Rhône Alpes et le Languedoc-Roussillon sur A9, de même que 25% des trafics originaires d'Allemagne et du Nord-Est français.

6. Sur le **tourisme d'origine ibérique**, 75 % du trafic d'origine catalane et lévantine, qui traverse au Perthus à cause de la proximité du point frontière, passe par A9 au-delà de Béziers, le reste passant par A75 ou A61;

7. Le choix délibéré du point de passage en Roussillon pour les autres origines en Espagne ou au Portugal suggère que la destination du déplacement est à l'est donc qu'il intéresse à 100% la section autoroutière au-delà de Béziers.

8. 25% des immatriculations espagnoles et portugaises passant à Biriatou sont des trafics transitant par A9.

9. On néglige les trafics d'origine ou de destinations maghrébines.

10. La composition du trafic entre 1997, date des enquêtes de l'Observatoire, et 2001 est considérée comme stable.

3. L'évaluation des trafics passant au Perthus.

Avec ces hypothèses, le tableau suivant des trafics passant au Perthus donne :

- colonne A : les résultats de l'enquête immatriculations au Perthus pour les véhicules particuliers;
- colonne B : la part relative de chaque immatriculation;
- colonne C : la répartition du trafic estival (TMJE – TMJHE) sur la section de "Le Boulou – Le Perthus";
- colonne D : la part du trafic estival de destination ibérique passant par A9 entre Béziers et Nîmes;
- colonne E : la part du trafic d'origine ibérique passant par A 9, entre Béziers et Nîmes.

Immatriculations	A	B	C	**D**	E
Benelux	3606	20,23 %	4760	3570	
Catalogne + Levant	2772	15,55 %	3660		2745
Allemagne	1701	9,54 %	2245	2245	
Nord - Ouest	1569	8,80 %	2070	1550	
Italie - Suisse	1215	6,82 %	1605	1605	
Rhône Alpes - PACA	1215	6,82 %	1605	1605	
Nord - Est	845	4,74 %	1115	1115	
Reste Péninsule Ibérique	827	4,64 %	1090		1090
Midi-Pyrénées	751	4,21 %	990		
Centre - Ouest	401	2,25 %	530		
Centre-Limousin-Auvergne	385	2,16 %	510		
Iles Britanniques	264	1,48 %	345	175	
Aquitaine	253	1,42 %	335		
Languedoc-Roussillon	1624	9,11 %	2140	2140	
Divers	394	2,21 %	520	520	
Total	17822	100,00 %	23520	**14525**	**3835**

Ainsi, **le trafic touristique à destination de la péninsule ibérique** passant sur A9 au-delà de Béziers et par le Perthus peut être estimé à :

- 14525 véhicules légers, soit environ 34,5% du trafic de tourisme (TMJE – TMJHE) de l'été de la section la plus chargée Gallargues – bifurcation A9/A54;
- ou 15,4% du trafic TMJE de cette même section.

De même, **le trafic touristique d'origine ibérique** passant par Le Perthus à destination de la France et de l'Europe peut être estimé à :

- 3835 véhicules légers, soit environ 9,1% du trafic de tourisme (TMJE – TMJHE) de la section Gallargues – bifurcation A9/A54;
- ou 4,1% du trafic TMJE de cette même section.

4. L'EVALUATION DES TRAFICS PASSANT A BIRIATOU.

Avec ces hypothèses, le tableau suivant des trafics passant à Biriatou donne :

- colonne A' : les résultats de l'enquête immatriculations à Biriatou pour les véhicules particuliers;
- colonne B' : la répartition relative;
- colonne C' : la répartition sur le trafic estival (TMJE – TMJHE sur la section Biriatou – Saint-Jean-de-Luz;
- colonne D' : la part du trafic estival de destination ibérique passant par A9 entre Béziers et Nîmes;
- colonne E' : la part du trafic d'origine ibérique passant par A 9, entre Béziers et Nîmes.

Immatriculations	A'	B'	C'	D'	E'
Péninsule Ibérique	2264	20,92%	3175		795
Nord - Ouest	2187	20,21%	3070		
Aquitaine	1698	15,69%	2380		
Benelux	1179	10,90%	1655		
Allemagne	643	5,94%	900	225	
Centre - Ouest	527	4,87%	740		
Centre-Limousin-Auvergne	517	4,78%	725		
Nord - Est	476	4,40%	665	165	
Rhône Alpes - PACA	381	3,52%	535	535	
Midi-Pyrénées	368	3,40%	515		
Italie - Suisse	240	2,22%	335	335	
Iles Britanniques	231	2,13%	325		
Divers	93	0,86%	130		
Languedoc-Roussillon	17	0,16%	25	25	
Total	10821	100%	15176	**1285**	**795**

Ainsi, **le trafic touristique à destination de la péninsule ibérique** passant sur A9 au-delà de Béziers et par Biriatou peut être estimé à :

- 1286 véhicules légers, soit environ 3,1% du trafic de tourisme (TMJE – TMJHE) de l'été de la section la plus chargée Gallargues – bifurcation A9/A54
- ou plus de1,4% du trafic TMJE de cette même section.

De même, **le trafic touristique d'origine ibérique** passant par Biriatou à destination de la France et de l'Europe peut être estimé à :

- 795 véhicules légers, soit environ 1,9% du trafic de tourisme (TMJE – TMJHE) de la section Gallargues – bifurcation A9/A54
- ou 0,8% du trafic TMJE de cette même section

5. CE QU'IL EN RESSORT

Sur la section la plus chargée de l'autoroute A9 :

1. Les trafics touristiques de destination et d'origine ibérique représentent respectivement 37,5% et 11% (au total **48,5%**) du surplus de trafic généré par le touris me pendant l'été.
2. Ces mêmes trafics représentent respectivement 16,8% et 4,9% (au total **21,7%**) du trafic moyen journalier de l'été.

En d'autres termes, presque 50% du surplus de trafic enregistré l'été à son origine ou sa destination en Péninsule Ibérique.

Nul doute, dans ces conditions, que les Espagnols, et les Portugais dans une moindre mesure, seront vigilants sur la fluidité future de l'autoroute A9.

Direction régionale de l'Equipement Languedoc-Roussillon
Atelier régional transport économie aménagement
N. Chauvetière
04/11/2002

IV - NIVEAUX DE TRAFIC SUR L'AUTOROUTE A9

Le tableau suivant est une feuille de calcul. Son fonctionnement est le suivant :

- Les TMJE 2001 et 2002 sont fournis par les comptages d'ASF.
- La ligne "vers Vendargues" est majorée de 15 000 véh/j pour tenir compte des trafics hors péage non enregistrés entre Vendargues et Montpellier Rondelet.
- Le taux de croissance du TMJE entre les deux dernières années est appliqué au TMJE 2002 pour obtenir un TMJE 2003, auquel on applique le même taux de croissance pour avoir un TMJE 2004.

	TMJE 2001	TMJE 2002	%	TMJE 2003	TMJE 2004
Bifurcation A9-A54/GALLARGUES	**105225**	**108255**	2,88	**111371**	**114578**
GALLARGUES/LUNEL	**100463**	**103869**	3,39	**107389**	**111030**
LUNEL/Vers VENDARGUES	**106479**	**110431**	3,71	**114530**	**118782**
Vers VENDARGUES/MONTPEL. O.	***92348*** ***+ 15000*** ***= 107000***	***96624*** ***+ 15000*** ***= 112000***	***4,63***	***101097*** ***+ 15000*** ***= 116000***	***105779*** ***+ 15000*** ***= 121000***
MONTPEL. O./SETE	95174	98983	4,00	**102944**	**107064**
SETE/AGDE PEZENAS	88970	92956	4,48	97120	**101470**
AGDE PEZENAS/BEZIERS E.	90980	95231	4,67	99681	**104339**
BEZIERS E./BEZIERS O.	88587	92851	4,81	97320	**102004**
BEZIERS O./NARBONNE E.	85052	89256	4,94	93668	98298
NARBONNE E./NARBONNE S.	88305	92694	4,97	97300	**102136**
NARBONNE S./Bifurcation A9-A61	88311	92533	4,78	96956	**101592**

Dans ces conditions, on observe que :

- Le nombre de sections avec TMJE supérieur à **100 000 véhicules/jour** passe de 4, en 2001 et 2002, à 5 en 2003 et 10 en 2004. En 2005, toutes les sections entre les bifurcations de A9 avec A54, au nord, et A61, au sud, auront des TMJE supérieurs à 100 000 véhicules/jour.
- Le nombre de sections avec TMJE supérieur à **110 000 véhicules/jour** passe de 2, en 2002, à 3 en 2003et 4 en 2004.

Le nombre de sections avec TMJE supérieur à **120 000 véhicules/jour** est de 1 en 2004.

V – Approche des distances-temps en 2002 et 2020

Comparaisons de l'accessibilité à partir de Montpellier

La base de travail est le temps d'accés selon le mode ferroviaire ou le mode routier aujourd'hui-en 2002- puis en 2020.

Itinéraire routier

La source pour 2002 est le temps le plus rapide donné par Michelin. Il indique pour aller d'un point à un autre, le nombre de kilomètres sur route nationale affecté d'une vitesse moyenne et le nombre de kilomètres sur autoroute affecté pour les AR empruntées à partir de Montpellier (A9 A7 A8) d'une vitesse de 120 Km/h.
Les calculs sont faits de centre ville à centre ville.

Pour évaluer les temps en 2020, nous avons maintenu les temps actuels sur les itinéraires de RN mais sur l'AR- pour tenir compte des situations prévisibles de "forte dégradation " à "très forte dégradation" sur certaines sections - nous avons appliqué sur ces sections une vitesse moyenne de 80 km/h et maintenu 120 km/h sur le reste du parcours autoroutier.
Les sections saturées retenues sont :
Sur A9 de Montpellier jusqu'à Narbonne
Sur A9-A7 de Montpellier jusqu'à Valence emprunté pour la direction des Alpes
Sur A9-A7 de Montpellier jusqu'à 20 km de Lyon pour aller à Saint -Etienne
Sur A9 A4 A8 de Montpellier jusqu'à Aix -en-Provence pour aller à Gap.

Autres changements
-Montpellier-Mende en 2002 = 111km sur RN puis 99km sur AR A75
En 2020 = 30km sur RN puis 180km sur AR non saturée (gain de temps de 48')
-Montpellier-Alès en 2020 le temps pour aller de Montpellier à Nîmes augmente (80km/h) en revanche le temps pour aller de Nîmes à Alès diminue parce qu'on roule sur une AR et non sur une RN. In fine même temps.

Ferroviaire

Les temps 2002 sont calculés de gare à gare (Aix, Avignon, Valence gares TGV),en tenant compte des correspondances et en prenant le temps le plus court.
La situation 2010 n'a pas été représentée; certains temps sont pourtant améliorés à cet horizon grâce au contournement de Nîmes-Montpellier , la suppression du recul de Courbessac, la ligne LGV Barcelone-Perpignan.

En 2020 la LGV Montpellier-Perpignan améliore très nettement l'accessibilité, les aménagements de la ligne Montpellier-Narbonne-Toulouse-Bordeaux également

TEMPS de PARCOURS PAR TRAIN de VOYAGEURS
2002 et 2020

de Montpellier à

	TEMPS 2002	TEMPS 2010	TEMPS 2020	FREQUENCE 2002 trains directs
PERPIGNAN	1 H 47	1 H 47	0 H 45	16
CARCASSONNE	1 H 27	1 H 27	1 H 15	
NARBONNE	0 H 57	0 H 57	0 H 45	
BEZIERS	0 H 41	0 H 41	0 H 41	
SETE	0 H 17	0 H 17	0 H 17	
NMES	0 H 27	0 H 20	0 H 20	45
ALES	1 H 07	1 H 00	1 H 00	
MENDE	3 H 20	3 H 10	3 H 10	
ARLES	0 H 56	0 H 56	0 H 56	
AVIGNON	0 H 49	0 H 25	0 H 25	11
MARSEILLE	1 H 20	0 H 55	0 H 55	12
AIX EN PROV	1 H 11	0 H 45	0 H 45	
TOULON	2 H 20	1 H 40	1 H 40	4
NICE	4 H 03	3 H 38	3 H 38	4
LYON	1 H 43	1 H 25	1 H 25	9
GRENOBLE	2 H 40	2 H 30	2 H 30	0
VALENCE	1 H 16	0 H 55	0 H 55	14
CHAMBERY		2 H 50	2 H 50	
TOULOUSE	1 H 55	1 H 55	1 H 43	
BORDEAUX	4 H 08	4 H 08	3 H 56	
BARCELONE	4 H 40	2 H 32	1 H 30	

TEMPS DE PARCOURS ROUTIERS 2002 2020

Situation 2020 (source Michelin + hypothèses) de Montpellier à : (temps le plus rapide) :

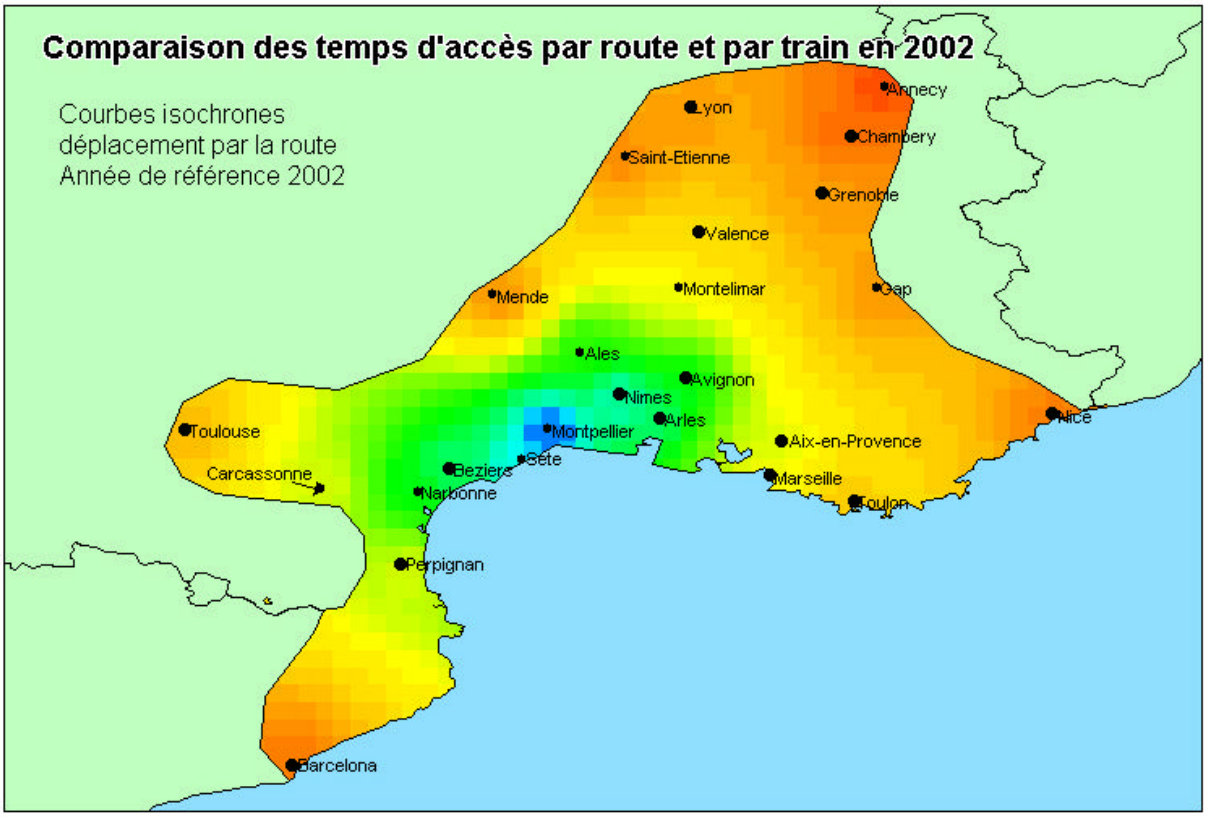
	Distances par route (à emprunter avant ou après l'autoroute)	**Distances par autoroute**	**temps de transport par route (pour aller du centre ville à l'autoroute)**	**Temps 2020 –temps 2002 par autoroute**	**Temps de transport total 2020**
Barcelone	4	341	9	+22	205
Perpignan	6	148		+22	106
Toulouse	7	240		+22	153
Carcassonne	11	144		+22	106
Narbonne	7	94	12	+22	78
Béziers	10	59	16	+15	60
Sète	15	21	18	+5	33
Nîmes	8	43	12	+11	44
Alès	38	58	33	0	62
Mende	30	180	30	-28	120
Arles	6	71	8	+18	61
Avignon	25	68	23	+27	73
Marseille	6	163	9	+41	132
Aix en Provence	6	145	9	+37	119
Toulon	6	227	7	+51	173
Nice	12	314	12	+81	254
Gap	22	277	23	+37	199
Lyon	5	293	6	+75	230
Grenoble	7	287	10	+49	206
Saint Etienne	7	309	11	+68	237
Valence	8	190	11	+49	157
Montélimar	16	139	16	+35	120
Annecy	9	398	12	+49	264
Chambéry	6	352	10	+49	238

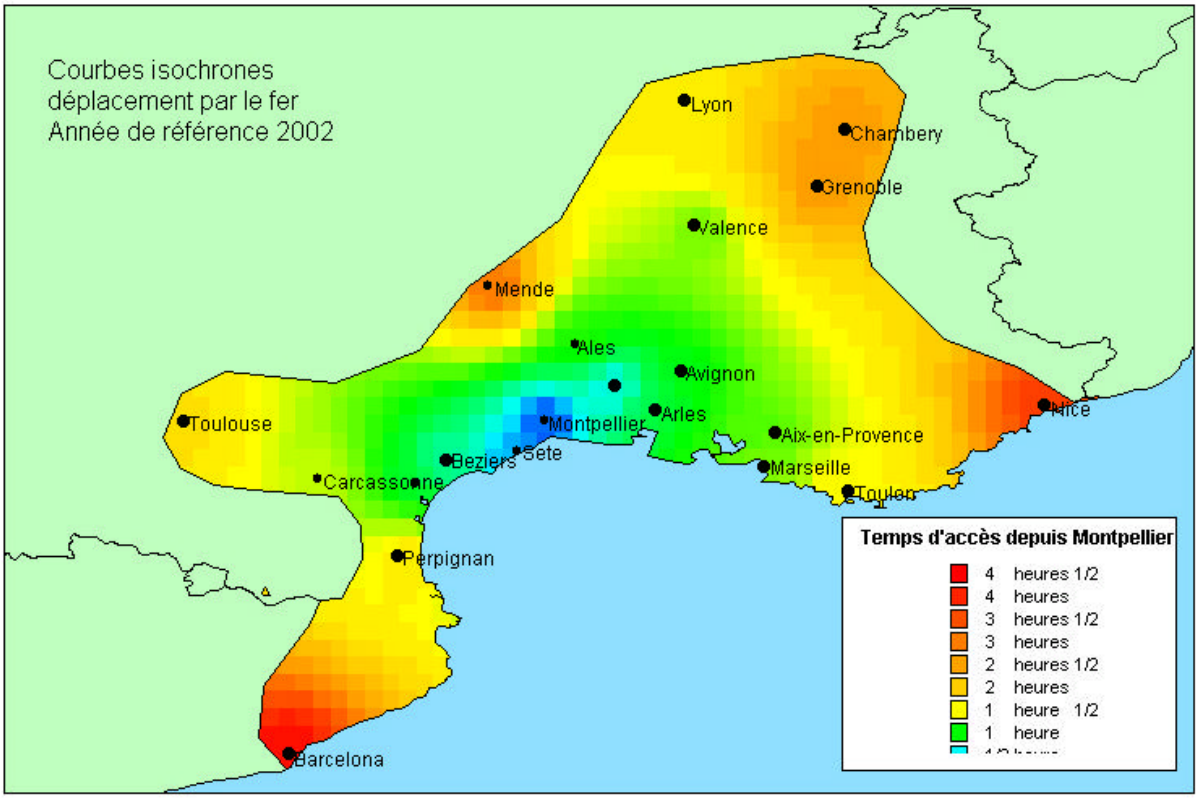
Situation 2002 (source Michelin) de Marseille à : (temps le plus rapide) :

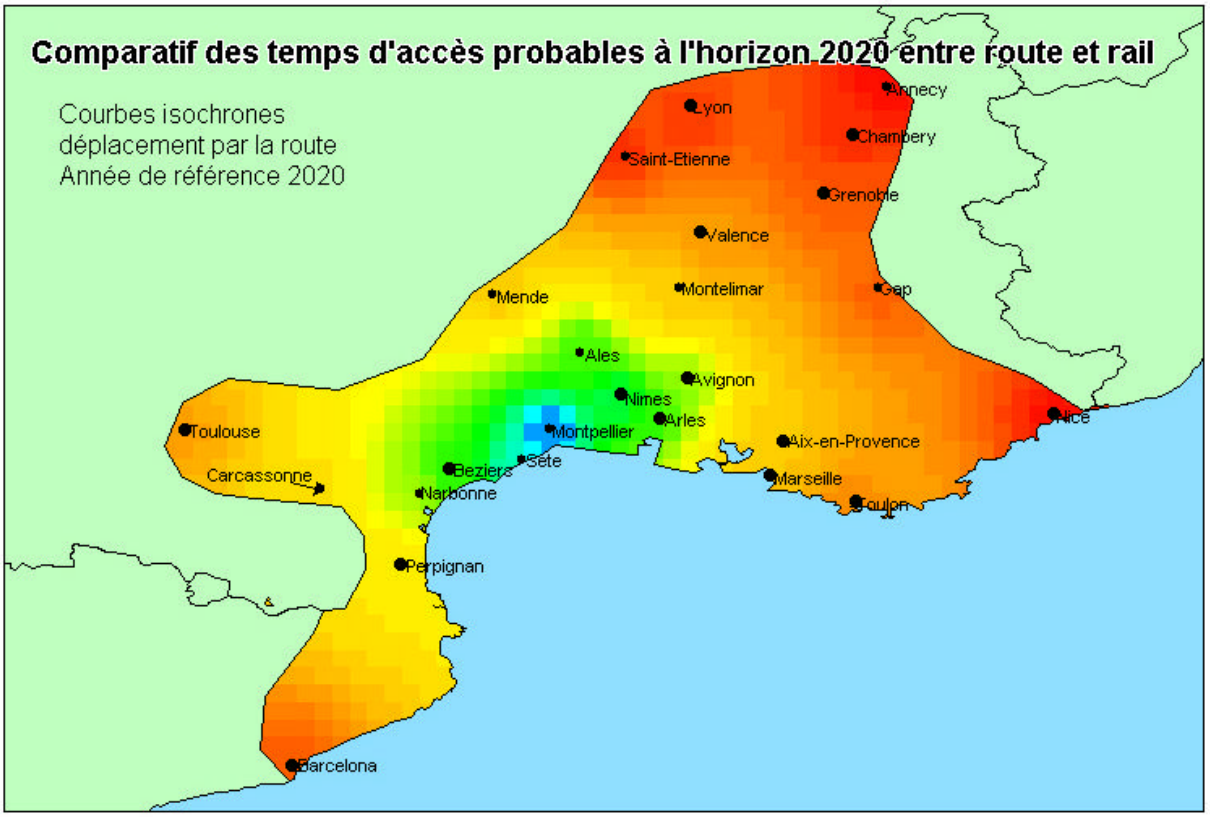
	Distances par route (à emprunter avant ou après l'autoroute)	Distances par autoroute	temps de transport par route (pour aller du centre ville à l'autoroute)	Temps de transport par autoroute	Temps de transport total 2002
Barcelone	**0**	**505**	**0**	**262**	**262**
Perpignan	**2**	**316**	**4**	**155**	**159**
Toulouse	**4**	**401**	**11**	**201**	**212**
Carcassonne	**7**	**308**	**10**	**155**	**165**
Narbonne	**4**	**257**	**7**	**129**	**136**
Béziers	**7**	**226**	**11**	**114**	**125**
Sète	**12**	**188**	**13**	**95**	**108**
Nîmes	**6**	**118**	**10**	**60**	**70**
Alès	**33**	**136**	**29**	**70**	**99**
Mende	**138**	**136**	**139**	**70**	**209**
Arles	**2**	**92**	**5**	**47**	**52**
Avignon	**14**	**85**	**17**	**42**	**59**
Montpellier					
Aix en Provence	**4**	**26**	**7**	**13**	**20**
Toulon	**4**	**60**	**9**	**31**	**40**
Nice	**10**	**195**	**10**	**101**	**111**
Gap	**15**	**164**	**18**	**82**	**100**
Lyon	**2**	**312**	**4**	**159**	**163**
Grenoble	**4**	**308**	**7**	**157**	**164**
Saint Etienne	**4**	**328**	**9**	**168**	**177**
Valence	**5**	**209**	**8**	**107**	**115**
Montélimar	**10**	**159**	**14**	**79**	**93**
Annecy	**5**	**417**	**9**	**213**	**222**
Chambéry	**3**	**371**	**8**	**189**	**197**

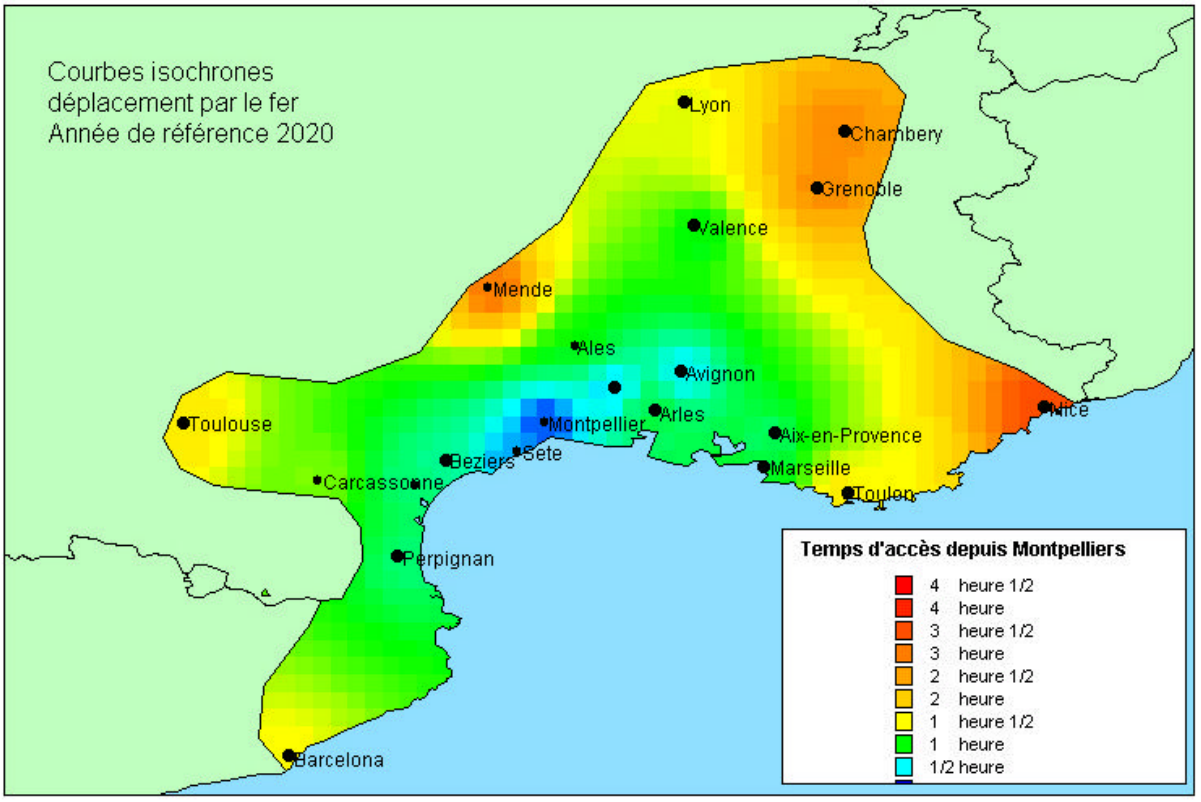
Situation 2002 (source Michelin) de Montpellier à : (temps le plus rapide) :

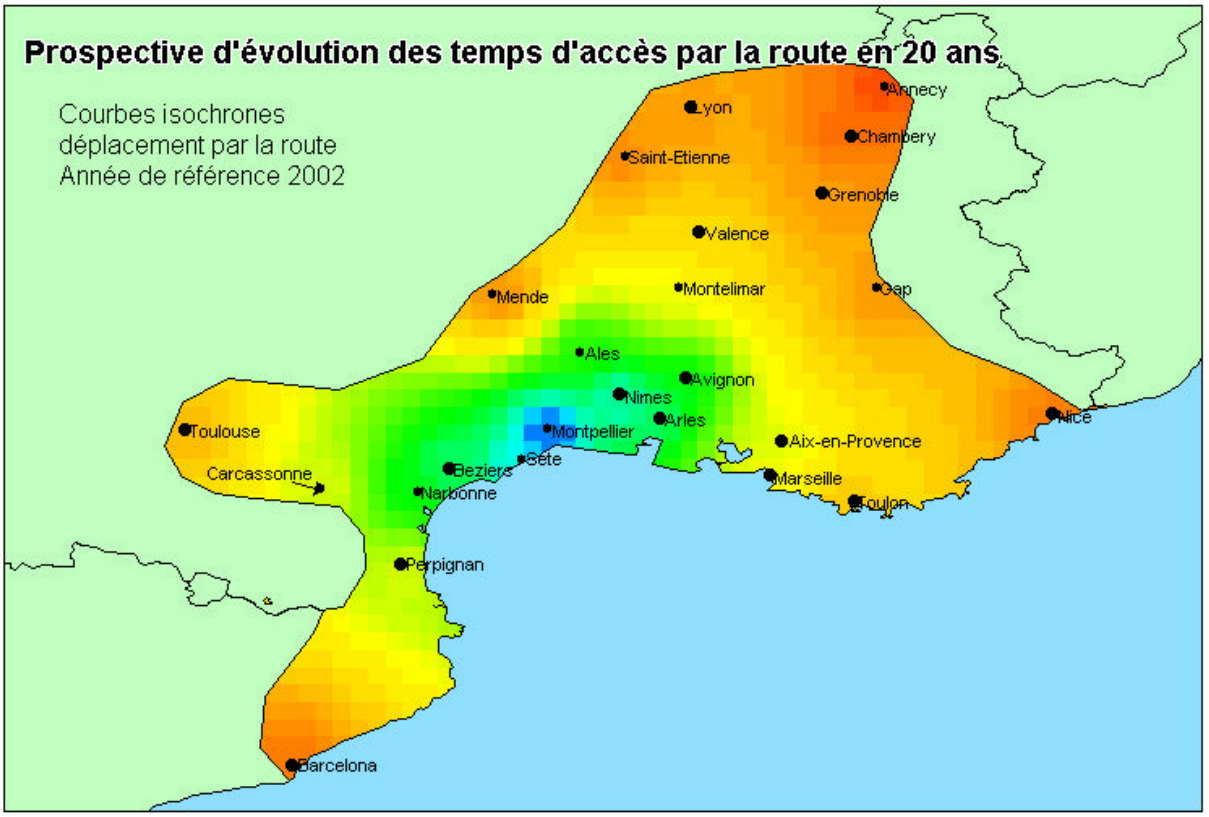
	Distances par route(à emprunter avant ou après l'autoroute)	**Distances par autoroute**	**temps de transport par route (pour aller du centre ville à l'autoroute)**	**Temps de transport par autoroute**	**Temps de transport total 2002**
Barcelone	4	341	9	174	183
Perpignan	6	148			84
Toulouse	7	240			131
Carcassonne	11	144			84
Narbonne	7	94	12	44	56
Béziers	10	59	16	29	45
Sète	15	21	18	10	28
Nîmes	8	43	12	21	33
Alès	38	58	33	29	62
Mende	111	99	116	52	168
Arles	6	71	8	35	43
Avignon	25	68	23	33	56
Marseille	6	163	9	82	91
Aix en Provence	6	145	9	73	82
Toulon	6	227	7	115	122
Nice	12	314	12	161	173
Gap	22	277	23	139	162
Lyon	5	293	6	149	155
Grenoble	7	287	10	147	157
Saint Etienne	7	309	11	158	169
Valence	8	190	11	97	108
Montélimar	16	139	16	69	85
Annecy	9	398	12	203	215
Chambéry	6	352	10	179	189

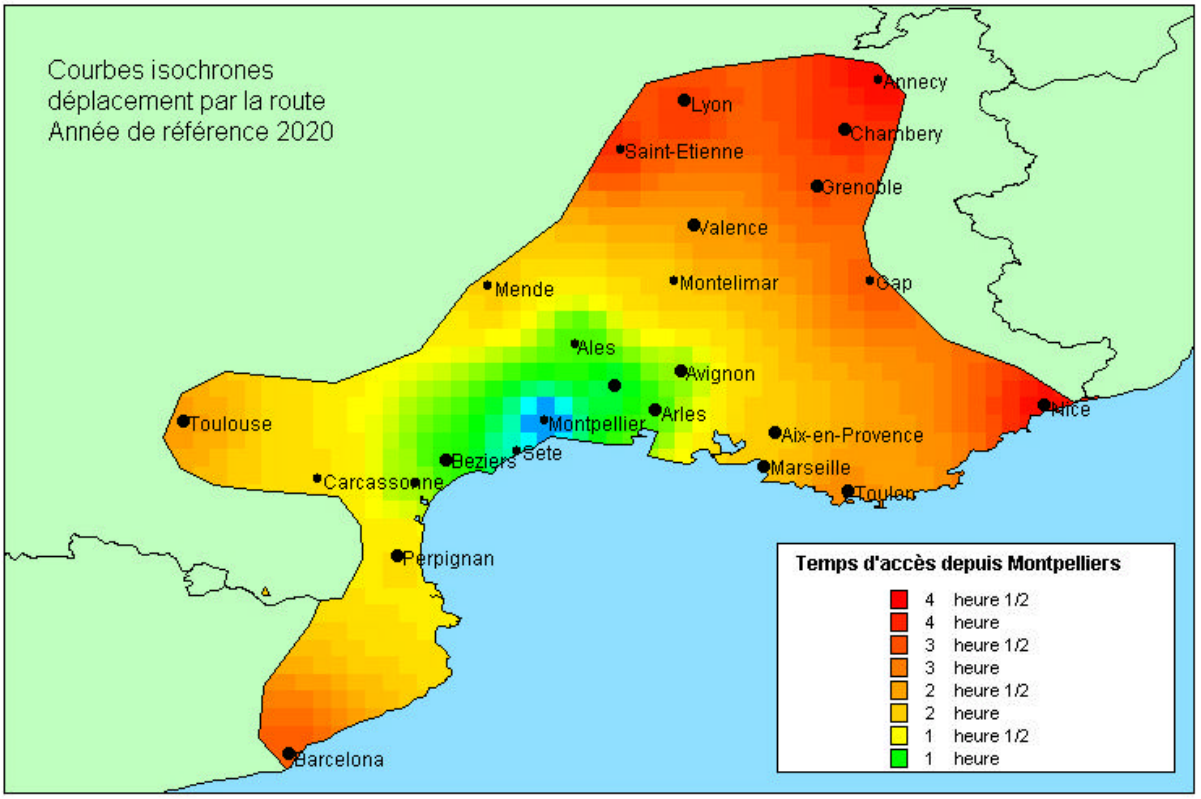

Comparaison des temps d'accès par route et par train en 2002
Courbes isochrones
déplacement par la route
Année de référence 2002
Annecy
Lyon
Chambery
Saint-Etienne
Grenoble
Valence
Montelimar
Gap
Mende
Ales
Avignon
Nimes
Arles
Nice
Toulouse
Montpellier
Aix-en-Provence
Carcassonne
Beziers
Sete
Narbonne
Marseille
Toulon
Perpignan
Barcelona

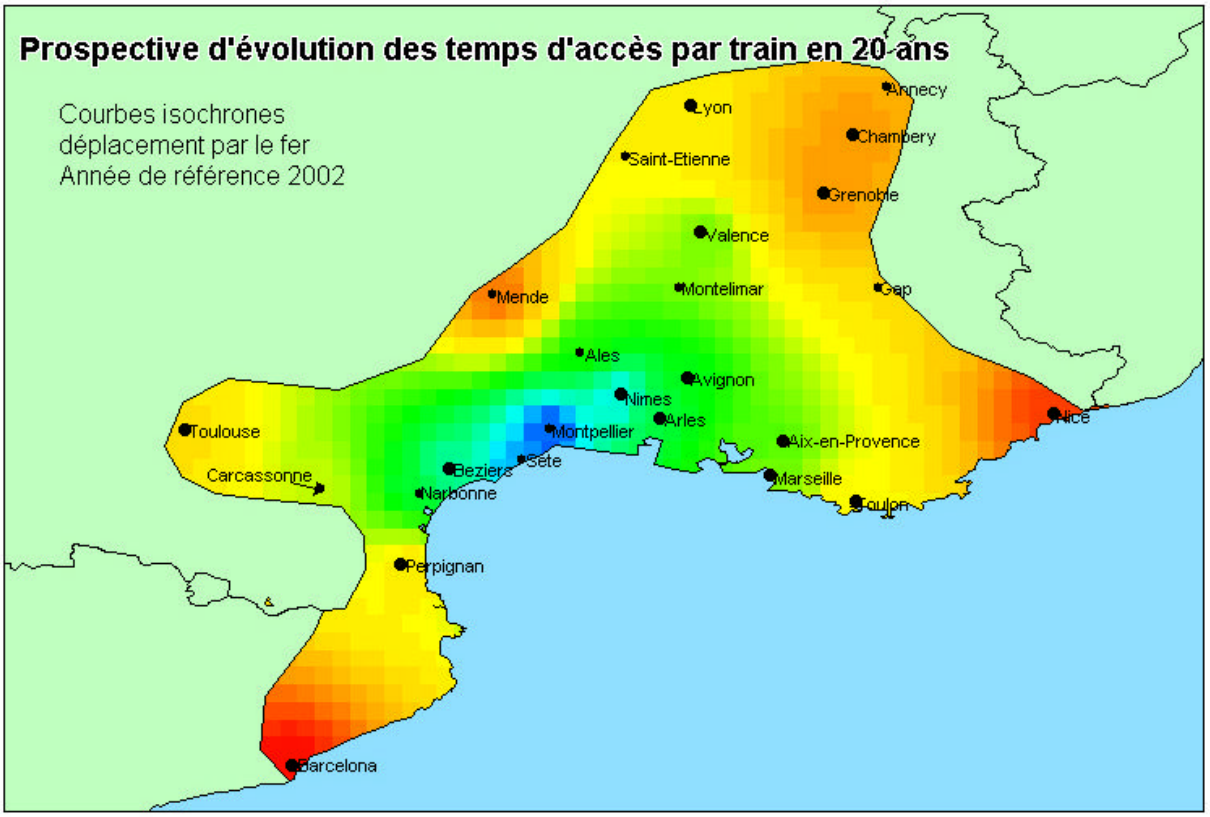

Courbes isochrones
déplacement par le fer
Année de référence 2002
Lyon
Chambery
Grenoble
Valence
Mende
Ales
Avignon
Toulouse
Montpellier
Arles
Nice
Aix-en-Provence
Sete
Beziers
Marseille
Carcassonne
Toulon
Perpignan
Barcelona
Temps d'accès depuis Montpellier
4 heures 1/2
4 heures
3 heures 1/2
3 heures
2 heures 1/2
2 heures
1 heure 1/2
1 heure

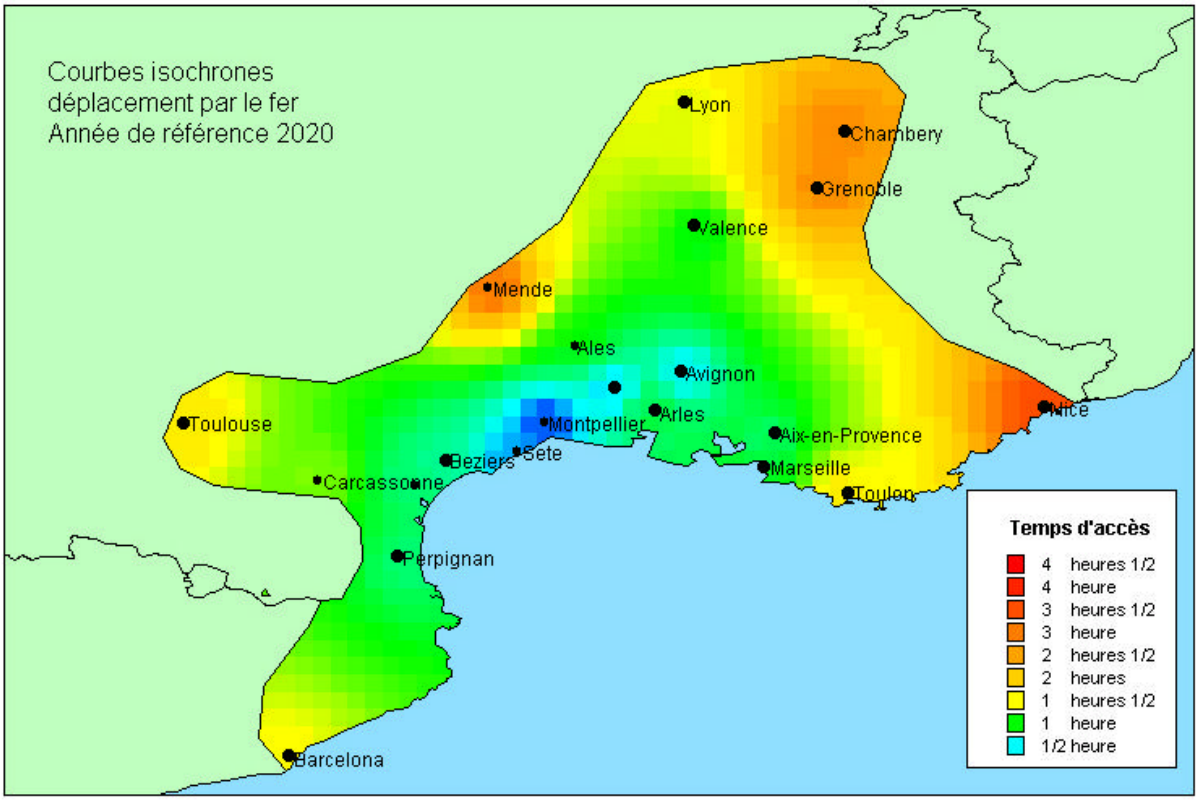

Comparatif des temps d'accès probables à l'horizon 2020 entre route et rail
Courbes isochrones
déplacement par la route
Année de référence 2020
Annecy
Lyon
Chambery
Saint-Etienne
Grenoble
Valence
Mende
Montelimar
Gap
Ales
Avignon
Nimes
Arles
Toulouse
Montpellier
Aix-en-Provence
Carcassonne
Beziers
Sete
Marseille
Narbonne
Toulon
Nice
Perpignan
Barcelona


Courbes isochrones
déplacement par le fer
Année de référence 2020
Lyon
Chambery
Grenoble
Valence
Mende
Ales
Avignon
Toulouse
Montpellier
Arles
Aix-en-Provence
Beziers
Sete
Marseille
Carcassonne
Toulon
Nice
Perpignan
Barcelona
Temps d'accès depuis Montpelliers
4 heure 1/2
4 heure
3 heure 1/2
3 heure
2 heure 1/2
2 heure
1 heure 1/2
1 heure
1/2 heure


Prospective d'évolution des temps d'accès par la route en 20 ans
Courbes isochrones
déplacement par la route
Année de référence 2002
Annecy
Lyon
Chambery
Saint-Etienne
Grenoble
Valence
Montelimar
Gap
Mende
Ales
Avignon
Nimes
Arles
Nice
Toulouse
Montpellier
Aix-en-Provence
Carcassonne
Beziers
Sete
Marseille
Narbonne
Toulon
Perpignan
Barcelona


Courbes isochrones
déplacement par la route
Année de référence 2020
Annecy
Lyon
Chambery
Saint-Etienne
Grenoble
Valence
Mende
Montelimar
Gap
Ales
Avignon
Toulouse
Montpellier
Arles
Nice
Aix-en-Provence
Beziers
Sete
Marseille
Carcassonne
Toulon
Perpignan
Barcelona
Temps d'accès depuis Montpelliers
4 heure 1/2
4 heure
3 heure 1/2
3 heure
2 heure 1/2
2 heure
1 heure 1/2
1 heure


Prospective d'évolution des temps d'accès par train en 20 ans
Courbes isochrones
déplacement par le fer
Année de référence 2002
Annecy
Lyon
Chambery
Saint-Etienne
Grenoble
Valence
Montelimar
Gap
Mende
Ales
Avignon
Nimes
Arles
Nice
Toulouse
Montpellier
Aix-en-Provence
Carcassonne
Beziers
Sete
Marseille
Narbonne
Toulon
Perpignan
Barcelona


Courbes isochrones
déplacement par le fer
Année de référence 2020
Lyon
Chambery
Grenoble
Valence
Mende
Ales
Avignon
Nice
Toulouse
Montpellier
Arles
Aix-en-Provence
Beziers
Sete
Marseille
Carcassonne
Toulon
Perpignan
Barcelona
Temps d'accès
4 heures 1/2
4 heure
3 heures 1/2
3 heure
2 heures 1/2
2 heures
1 heures 1/2
1 heure
1/2 heure

Vallée du Rhône et Couloir languedocien

I - Note relative à l'impact de la saturation

Le schéma de services transports constate que la congestion des grandes infrastructures - tant ferroviaires que routières - se manifeste le plus souvent au droit des grandes agglomérations, où le trafic local vient se superposer aux flux à longue distance (échange et transit).
Pour y remédier, il préconise deux types d'actions :

- le développement des transports collectifs dans les agglomérations concernées afin de délester les grandes infrastructures de transport d'une part du trafic local (ou au moins de faire en sorte que les transports collectifs absorbent la plus grande part possible de la croissance des déplacements locaux);

- la réalisation de contournements routiers et ferroviaires des grandes agglomérations afin de mieux séparer les trafics.

Rappel de la démarche vallée du Rhône – couloir languedocien

Pour faire face à l'engorgement prévisible des autoroutes A7 et A9 on s'oriente vers une démarche en deux temps :

- dans un premier temps (à l'horizon des schémas de services), la priorité doit être donnée aux transferts vers d'autres modes (ferroviaire, fluvial, voire maritime pour certains types de liaisons) et éventuellement vers d'autres axes routiers (axes alternatifs), ainsi qu'aux mesures de gestion du trafic;
- dans un second temps, soit à l'horizon 2015-2020, si ces mesures s'avéraient insuffisantes, se poserait alors le problème du choix entre un aménagement sur place des autoroutes existantes afin d'augmenter leurs capacités, ou de la création d'une nouvelle infrastructure (A79).

Cette démarche conduit à se poser un certain nombre de questions :

- Par rapport à la première phase :
  - Quels seront les effets des projets dont on peut penser qu'ils seront mis en service à l'horizon de la première phase ?
  - Les trafics potentiellement reportables sur les modes non routiers atteignent-ils des volumes significatifs ?
  - Quels flux se prêtent le mieux aux reports ?
  - Quels sont les principaux obstacles aux reports, et en particulier quelle est l'importance réelle des flux à courte distance - a priori peu propices à des reports sur d'autres modes - sur les autoroutes A7 et A9 ?
  - Quelle est l'importance des investissements nécessaires pour que le rail et le transport fluvial absorbent une part importante de la croissance des flux ?

- Par rapport à la deuxième phase, quels sont les effets sur A7 et A9 des deux types d'aménagement envisagés.

La présente note aborde :

Les principaux projets prévus en PACA au CPER 2000-2006 et susceptibles d'être mis en service en totalité d'ici 2025 et leurs effets possibles sur l'écoulement des flux.
L'implantation des flux potentiellement reportables.
Les axes alternatifs
L'accès aux stations
Un point sur l'étude trafic en cours

Les principaux projets prévus en PACA entre 2000 et 2006 et prochain CPER ~ 2015

1) Projets de transports collectifs : l'amélioration de la desserte ferroviaire sur la ligne Marseille - Aix en Provence [32]

Le projet consiste à doubler certains tronçons de la voie - actuellement à voie unique - et à créer de nouvelles gares afin d'offrir quatre trains par heure en période de pointe, avec une fréquence de 15 minutes entre Marseille centre et quartiers nord, et de 20 minutes entre Marseille et Aix en Provence. [33]

La fréquentation attendue est de 13 000 passagers/jour dans le scénario le plus favorable. Les reports voiture → RER sont relativement limités : ils représentent 25% de la fréquentation prévue. Cela ne remet nullement en cause la pertinence du projet, qui contribue à une réelle amélioration de l'offre TC dans l'agglomération marseillaise (en particulier pour la desserte des quartiers nord), mais laisse supposer que le délestage des voies autoroutières et routières (RN, RD) restera marginal.

À plus long terme, peut être envisagée une liaison rapide entre Aix et Marseille, utilisant partiellement la ligne TGV (TER GV).

2) Projets routiers

Le contournement d'Arles

Le projet consiste à assurer la continuité autoroutière entre les deux tronçons de l'A54, actuellement reliés par la RN113 au niveau d'Arles et du franchissement du Rhône.
Tous les trafics se superposent, avec une forte proportion de trafic de transit poids lourds (Espagne - Italie, sud-ouest Italie, PACA - Espagne, etc.), ainsi que des échanges qui ont sensiblement crû entre Arles et l'agglomération marseillaise depuis la mise en service du tronçon Est de l'A54.
Un des intérêts majeurs du contournement d'Arles est d'offrir un nouveau franchissement du Rhône. À l'horizon 2015, près de 80 000 véh/jma franchissent le Rhône, dont environ 35 000 en transit.

Le contournement d'Aix

Le schéma de services tout comme la DTA de l'aire métropolitaine marseillaise affirment la nécessité de garantir de bonnes conditions de circulation au trafic de transit au droit d'Aix, transit nord-sud A51 – A8 et est-ouest A7, A8, A51. Mais l'État entend d'abord privilégier le développement des transports collectifs afin d'offrir une alternative aux déplacements internes à l'agglomération. Aussi un véritable contournement d'Aix ne sera envisagé qu'en cas d'échec des solutions alternatives.
Il a néanmoins été décidé de remédier à des insuffisances du nœud autoroutier aixois, qui ne permet pas certains échanges, en particulier entre l'A8 et l'A51.
Le projet consiste en une bretelle qui faciliterait le transit de type A8 ouest - A51 nord, et qui aurait également pour effet de délester certaines voies urbaines.

La LEO à Avignon

La Liaison Est Ouest au sud d'Avignon n'est pas à proprement parler un contournement d'agglomération, dans la mesure où elle est destinée principalement à écouler des flux internes à l'agglomération ou à faciliter les échanges avec l'extérieur en accédant plus facilement aux autoroutes A7 et A9. Un de ses principaux effets sera de délester (ou d'éviter leur saturation) les actuels franchissements du Rhône (N100) (pont de l'Europe et pont Edouard Daladier) et de la Durance (pont de Rognonas) (N560).

La liaison Fos – Salon (A56)

Il s'agit d'une nouvelle liaison entre l'A54 à l'ouest de Salon et Fos, via Miramas. L'intérêt de ce projet est de desservir d'importants générateurs de trafic lourd, tels que le port de Fos (Bassins Ouest du Port Autonome de Marseille) ou le pôle logistique de Grans – Miramas (Clésud).

[32] Les projets d'amélioration sur les lignes Marseille - Aubagne et sur la Côte d'Azur ne sont pas traités ici, parce que trop éloignés de la problématique A7-A9.
[33] Il faut souligner que le projet n'apporte pas de gain de temps de parcours par rapport à la situation actuelle.

La Liaison Grenoble Sisteron

La réalisation de la liaison Grenoble – Sisteron (LGS) achèverait l'axe Marseille – Grenoble, offrant à la fois un nouvel itinéraire nord – sud entre les deux métropoles (ainsi que la Côte d'Azur), et une desserte nettement améliorée des Alpes du sud.

Liaison Cadarache (A51) – St Maximin (A8) : A510

Le schéma de services évoque la possibilité de réaliser cet axe, en liaison avec le contoumement d'Aix en Provence. Les délais de réalisation de ce projet renvoient probablement au-delà de 2020.

3) Effets possibles sur l'écoulement des flux

On a vu plus haut que le RER Aix - Marseille tel que prévu au contrat de plan État - Région délestera peu les axes routiers, en particulier l'A51 qui est un des trois axes majeurs permettant les échanges de Marseille avec son environnement.

Concernant les projets routiers, seul le contournement d'Arles correspond pleinement à une logique de hiérarchisation des trafics : la nouvelle voie accueille les flux de transit et d'échange, alors que la voie actuelle retrouve une fonction essentiellement locale (la possibilité de la requalifier en voie urbaine est d'ailleurs évoquée dans les études).
Si la bretelle A51-A8 d'Aix améliorera l'écoulement de certains flux de transit, ces effets sur les autres flux semblent devoir être limités.
Quant à la LEO, elle n'a pas pour fonction de relier les autoroutes A7 et A9, même si elle en offrira la possibilité après l'achèvement de la deuxième phase.

Deux des projets présentés ci-dessus sont pour une large part motivés par la volonté d'améliorer la desserte de grands équipements.
Le rôle structurant de la LEO pour le pôle avignonnais résulte en grande partie des améliorations qu'elle apporte pour accéder à la gare TGV, à la zone de la Courtine, au centre hospitalier, etc.
Quant à la liaison Fos - Salon, sa fonction première est bien d'écouler les flux générés par l'activité portuaire et logistique du territoire qu'elle dessert.

Par rapport à la problématique A7 - A9, seuls le contournement d'Arles et, dans une moindre mesure la liaison Fos - Salon, ne sont pas neutres.
Le premier de ces projets assure la continuité autoroutière de l'axe est-ouest (Espagne - Italie) et répond à un risque croissant de saturation au niveau du franchissement du Rhône.
Quant à l'A56, elle entraînerait une légère augmentation de trafic sur les autres axes autoroutiers : en 2015 on aurait 89 300 véh/j sur l'A7 au niveau de Lançon, contre 88 800 sans le projet, et sur l'A54 (entre St Martin de Crau et Salon) 33 800 contre 32 000.

L'importance des flux potentiellement reportables

Une forte proportion de poids lourds parcourent moins de 100 km sur l'A7, ce qui confirme le rôle important de l'autoroute dans le fonctionnement de l'économie des territoires qu'elle traverse [34].
Il s'agit d'un phénomène qui mériterait d'être mieux connu, notamment en identifiant mieux la part du local (qui ne sort pas de la vallée du Rhône) et de l'échange, la nature des principales marchandises transportées, et des types de PL qui assurent ces transports.

Le partage trafic local d'une part / trafics d'échange et de transit d'autre part est essentielle : on peut supposer que le trafic local (au moins marchandises) se prête moins aux transferts modaux.

1)- Importance relative du trafic local et des flux à plus longue distance

Situation actuelle

Selon le SES, en 1999, 59% du trafic routier de marchandises dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien est du trafic local, contre 16% pour le trafic d'échange et 25% pour le transit.

[34] Et probablement aussi le rôle qu'elle a joué dans le développement du tissu économique de ces territoires tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Si on s'en tient aux seuls axes autoroutiers A7 et A9, la dernière enquête ASF donne la répartition suivante sur l'ensemble vallée du Rhône - couloir languedocien (trafic moyen journalier : 57 700 PL):

- Transit : 30%, dont 53% pour des trajets supérieurs à 300 km [35]
- Échange : 45%, dont environ la moitié parcourent moins de 200 km
- Local : 25%

Dans le couloir languedocien, la part du transit par rapport au trafic d'échange est proportionnellement plus forte que dans la vallée du Rhône.
En fait, le partage entre les différents types de flux n'est pas homogène le long des deux axes. À proximité de certaines agglomérations, on trouve une forte proportion de trafic local : par exemple la plus forte proportion de trajets inférieurs à 100 km est enregistrée entre Avignon et Nîmes (30 à 45% des abonnés); globalement, Avignon, Montpellier et Narbonne sont les plus gros générateurs de trafic local.
En revanche le transit et les longs trajets sont prépondérants sur les sections Montélimar - Bollène, Lézignan - Carcassonne, Leucate - Perpignan, Béziers - Narbonne, Sète - Agde et Loriol - Montélimar.

Tendances passées

Sur longue période, le transit a augmenté plus vite que les flux d'échange entre la France et le reste de l'Europe.
Sur les vingt dernières années, la croissance des trafics dans le grand sud est a été supérieure à la moyenne nationale : alors que l'augmentation du trafic poids lourds était de 90% sur l'ensemble des autoroutes à péage, on enregistrait une hausse de 128% sur l'A7 et de 179% sur l'A9 à hauteur d'Orange.

La péninsule ibérique constitue de loin le principal générateur de flux longue distance pour le couloir languedocien et la vallée du Rhône. Sur l'ensemble des flux d'échange et de transit, les trafics générés par le commerce extérieur de la péninsule ibérique représentent 82% pour la route et 56% pour le fer, contre respectivement 6% et 27% pour l'Italie, et 12% et 17% pour les autres pays.

En résumé : le rôle local des deux autoroutes ne peut pas être négligé vu l'importance qu'il prend sur certaines sections d'A7 et d'A9, mais ne doit pas être surestimé non plus, d'autant que c'est probablement le trafic de transit (cf § prévisions de trafic) qui est appelé à augmenter le plus vite dans les prochaines années, en particulier sur A9.

2) - La crédibilité du recours à des modes alternatifs à la route

Les données utilisées ici sont issues d'une série d'études réalisées récemment ou encore en cours et dont il conviendra d'apprécier la cohérence. Pour la plupart, elles sont essentiellement axées sur le transport de marchandises.

Projections du transport de marchandises dans les corridors rhodanien et languedocien à l'horizon 2020 – (SES - Pôle modélisation de la demande et évaluation - Septembre 2002)
Il s'agit de projections de transports de marchandises tous modes basées sur un cadrage macro économique et donnant des évolutions origine/destination, en particulier sur les corridors étudiés.

Transports de marchandises dans la vallée du Rhône et le long de l'arc méditerranéen – (Étude intermodale - CETE Méditerranée - SETRA - Juillet 2002)
Cette étude évalue les reports potentiels vers le fer et la voie navigable à l'horizon 2020 en ne retenant que les flux pour lesquels les distances parcourues et les volumes transportés sont favorables aux modes non routiers. Elle s'inscrit dans le cadre du scénario "multimodal volontariste" des schémas de services.

Connaissance du trafic PL sur l'A7 et l'A9 - CETE Méditerranée - ASF
Il s'agit d'un recueil d'informations sur les PL utilisant les deux autoroutes, réalisé à la fois à partir d'enquêtes et d'une exploitation statistique des données péage d'ASF.

[35] Si on ajoute les longueurs estimées des trajets faits à l'extérieur de l'autoroute, 37% des poids lourds passant par la vallée du Rhône font plus de 500 km, et 13% font plus de 1100 km.

A7 - A9 - Étude de trafic – (CETE Méditerranée – SETRA)
Cette étude, en cours à la date de la présente note, est appelée à fournir, à l'horizon 2020, une situation des trafics sur les autoroutes A7 et A9 en situation de référence (c'est à dire si aucun aménagement nouveau n'est réalisé à l'horizon de l'étude) ainsi que dans chacun des deux grands partis d'aménagement envisagés (aménagement sur place ou autoroute de piémont).

L'étude sur le transport de marchandises dans la vallée du Rhône aboutit à des potentialités de report de trafic vers le fer et la voie d'eau qui sont loin d'être négligeables, même si ces reports ne semblent pas devoir être suffisants pour régler le problème de la congestion de l'A7.
Ce type de travail mériterait d'être approfondi et complété. En effet la méthode de cette étude a d'abord consisté à analyser les flux de marchandises qui empruntent la vallée du Rhône afin d'en déduire (en fonction des origines - destinations, des types de marchandises, etc.) un potentiel reportable. On a ensuite appliqué à ce potentiel un certain pourcentage de report effectif, et évalué à partir de là le trafic transféré de la route vers les modes alternatifs.

Cette étude a le mérite de "déblayer le terrain" et de fournir des ordres de grandeur qui jusque là faisaient défaut. Plusieurs types de réflexion pourraient la compléter utilement :

- La méthode évoquée ci-dessus ne tient pas compte de la capacité des réseaux ferroviaire et fluvial à absorber ce surcroît de trafic. Le pourcentage de report fixé dans l'étude est-il compatible avec le réseau actuel (ou le réseau de référence), éventuellement avec de nouvelles mesures d'exploitation ? Quels investissements permettraient d'obtenir des reports plus importants ?

- A-t-on tenu compte du fait (et si non, peut-on le faire ?) que la congestion croissante des axes autoroutiers peut renforcer l'attractivité des autres modes et pousser les reports de trafic à la hausse ? (à moins que ce phénomène ne soit implicitement pris en compte dans la phase "schéma de service" durant laquelle on cherche à optimiser l'exploitation des réseaux actuels).

3) - Reports potentiels sur les modes non routiers

Importance des trafics reportables

L'étude "Transports de marchandises dans la vallée du Rhône et le long de l'arc méditerranéen" aboutit à un potentiel reportable de 30 (hypothèse basse) à 40 millions de tonnes (hypothèse haute) par an et par sens

Les reports par mode seraient alors les suivants :

- Reports vers le ferroviaire :
  - Section Avignon - Lyon : de 3350 à 4250 PL/jour
  - Section Avignon - Narbonne : 3980 à 5460 PL/jour
- Reports vers le fluvial et le maritime :
  - Section Avignon - Lyon : de 2070 à 3160 PL/jour
  - Section Nîmes - Narbonne : 3320 à 4580 PL/jour (importance du transport maritime dans les trafics entre l'Espagne et l'Italie).

Dans une hypothèse de croissance faible, en l'absence de reports, les flux routiers augmenteraient de 2,6% par an sur l'A7 et 3;6 à 4% sur l'A9. Les transferts modaux limiteraient ces croissances à 0,9% sur l'A7 et 1,2 à 1,3% sur l'A9.
Dans une hypothèse de croissance forte, les hausses seraient, sans transferts de 4,8% sur l'A7 et 6 à 6, 5% sur l'A9. Les reports les ramèneraient respectivement à 2,3% et 2,7 à 2,8%.

Capacité des modes non routiers à assumer les reports de trafic

Les transferts modaux envisagés ici aboutissent à multiplier, entre 1996 et 2020, les tonnes -km ferroviaires par 2,4 à 3,2.
En 2020 on compterait 230 trains/jour de 750 m (ou 170 trains de 1000 m) dans la vallée du Rhône, pour une capacité théorique de 340 trains/j [36] .

[36] Source : étude MVA 2001 pour RFF

Dans le couloir languedocien circuleraient 200 trains/jour (ou 150) pour une capacité évaluée à 300 trains/j. Les reports envisagés pourraient donc être absorbés par les infrastructures ferroviaires, sous réserve que les projets prévus (contournements, etc.) soient réalisés à l'horizon 2020.

Pour ce qui est du fluvial, on peut considérer que les capacités résiduelles du bassin Saône - Rhône sont telles qu'il n'y a pas lieu de craindre de saturation.

La réflexion pourrait se poursuivre sur le maritime, notamment les chances du cabotage Espagne – France – Italie.

Les axes alternatifs

Par rapport à la vallée du Rhône, on trouve deux axes alternatifs : l'autoroute A75 (Clermont Ferrand – Béziers) et l'axe alpin (A51 - LGS). Sous réserve que l'aménagement de l'axe alpin soit achevé par la mise en service de la LGS, il écoulerait les trafics de transit suivants :

- Trafic de transit captif de l'axe alpin (exemple : Lyon - Sisteron) : **1200 véh/j** dont 8% PL
- Trafic de transit sur l'axe alpin (RN75 et RN85) ayant aussi la possibilité de passer par l'A7 (exemple : Aix - Lyon) : **3300 véh/j** dont 9% de PL
- Transit sur l'A7 qui pourrait emprunter l'axe alpin : **14 000 véh/j** dont 12% de PL

1) - Les différents flux qui empruntent l'axe alpin aujourd'hui (sources étude trafic - APS – LGS mai 2002).

Les flux de transit :

(en véh/jma)	RN75	RN85
Grand transit	2600	700
Transit captif de l'axe alpin	90	290

Les flux d'échange et flux locaux :

- Sur la RN75, de 3990 véh/j entre Laragne et Serres à 1100 véh/j entre le col de Lus la Croix Haute et Lalley
- Sur la RN85, de 7530 véh/j entre la Mûre et Vizille à 5430 véh/j entre Gap et St Bonnet, et 2450 véh/j au sud de Corps.

Trafics prévus

Dans la variante de la LGS par le col de Faye, avec un aménagement à 2x2 voies :

RN75 col de la Croix Haute : **1 829 véh**/j
RN85 sud de Corps : **3 275 véh/j**
LGS col de la Croix Haute : **12 036 véh/j**

Les reports de trafic de l'A7 vers l'axe alpin (variante LGS par col de Faye) sont de l'ordre de 5000 véh/j, auxquels s'ajoutent 1000 véh/j de trafic induit, avec 6% à 8% de PL selon les sections.
Concernant les axes alternatifs, il convient de souligner deux particularités :

- l'axe alpin n'est pas destinée à accueillir des flux de transit poids lourds : les contraintes environnementales et réglementaires (convention alpine) ne sont pas seules en cause, mais aussi, comme pour l'A75, les contraintes liées au relief et aux contraintes climatiques. Cela revient à dire que, même si on laissait les flux PL s'affecter à leur guise sur le réseau, une faible proportion emprunterait les axes alternatifs et le délestage de l'A7 demeurerait très limité.

- les axes alternatifs ont une importante fonction d'écoulement des flux touristiques : l'A75 sera un itinéraire très attractif une fois qu'elle sera achevée (elle supporte d'ailleurs déjà un fort trafic estival malgré le point noir de Millau). L'axe Grenoble - Aix – Marseille (A51 + LGS) pourrait jouer un rôle similaire.

Les études de trafic semblent aboutir à des reports de trafic assez faibles sur ces deux axes, mais il s'agit de trafic moyen journalier annuel (TMJA).
Il faudrait poursuivre l'exploration pour les trafics en période estivale (TMJE), et voir si, compte-tenu des nouvelles tendances en matière de loisirs et de mobilité, on peut extrapoler le TMJE à certaines autres périodes de l'année (vacances scolaires, voire week-end).

L'accès aux stations alpines depuis le sud-est, incluant impact possible de la Liaison Grenoble - Sisteron

Le problème se pose dans des termes très différents selon qu'il s'agit d'accéder aux stations des Alpes du sud ou à celles des Alpes du nord.

L'accès aux stations des Alpes du sud à partir du sud-est (en particulier Marseille - Aix) a *déjà* été profondément amélioré par la mise en service de l'A51 jusqu'à La Saulce. De ce point de vue, l'amélioration qui résultera des aménagements qui restent à réaliser sera moins décisive.

La liaison La Saulce - la Bâtie Neuve procure un certain gain d'accessibilité (et une amélioration du confort et de la sécurité) vers les stations de l'Embrunais, du Guillestrois - Queyras et du Briançonnais, ainsi que vers celles de l'Ubaye [37] . La déviation d'Embrun améliorera aussi les conditions de circulation, en particulier en période de pointe.

Un des premiers effets des gains d'accessibilité sur le tourisme est l'augmentation des courts séjours, qui a d'ailleurs été observée dans les Hautes Alpes, et qui s'est traduite par des pics de fréquentation les fins de semaine, particulièrement pendant les vacances de Noël et au mois de mars. Le phénomène est également sensible en été, où les séjours tendent à être plus courts et plus nombreux [38] .
La comparaison avec l'Isère - où les stations sont proches de grandes agglomérations - est éclairante : les courts séjours y représentent 60% des séjours hivernaux.

Par rapport à l'accès aux stations des Alpes du nord, la question est de savoir si la mise en service de la LGS incitera une plus grande proportion de la clientèle touristique originaire du sud-est à fréquenter les stations des Alpes du nord. C'est en tous cas une crainte qui a souvent été exprimée dans les Hautes Alpes.

Cela appelle quelques remarques:

- La LGS permettra effectivement aux habitants du sud-est de se rendre plus vite et plus confortablement qu'aujourd'hui dans les Alpes du nord, mais n'améliore en rien les trajets terminaux d'accès aux stations, souvent difficiles (encombrements en période de pointe….). De plus, il conviendrait de regarder de près les conditions d'accès à l'Oisans à partir de la LGS (l'Oisans concentre l'essentiel de l'activité touristique hivernale en Isère : 50% de la capacité d'accueil montagne et 70% des nuitées).

- On peut également se poser la question de la capacité de ces stations (hébergements, remontées mécaniques) à absorber un fort contingent de clientèle supplémentaire pendant des périodes où la fréquentation est déjà très forte [39] .

- Enfin, il ne faut pas oublier que la LGS fonctionnera dans les deux sens. Si on peut envisager qu'elle favorise une fuite (probablement limitée) de clientèle en provenance du sud-est, elle peut également contribuer à attirer plus de touristes venant du nord (en été, la clientèle touristique extra régionale est déjà majoritaire dans les Hautes Alpes).

[37] Cette amélioration est la même que celle qu'aurait apporté le tracé par l'est de Gap. La seule différence est que ce tracé améliorait aussi l'accès aux stations du Champsaur.

[38] Les modifications observées dans les pratiques de loisirs (notamment avec l'ARTT) ont certainement joué aussi dans ce sens.

[39] À titre d'exemple, en Isère, 56% de l'activité touristique hivernale est réalisée pendant les vacances, dont plus de 30% pour les seules vacances de Février.

Année 2000 - Source CRT Rhône Alpes sur les 4 départements alpins
La Haute Savoie représente 33% de l'offre et 38% des nuitées.
La Savoie et les Hautes Alpes détiennent chacune un quart des capacités d'accueil ; la Savoie réalise 25% des nuitées et les Hautes alpes seulement 18%.
Avec une offre moins étoffée (17% des lits), l'Isère a une activité légèrement plus importante que les Hautes Alpes (19% des nuitées).

Les trafics prévus dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien (à compléter lorsque seront connus les résultats définitifs l'étude en cours)

Selon le SES, la croissance des trafics routiers à l'horizon 2020 serait, dans la vallée du Rhône, du même ordre que la moyenne nationale retenue dans les schémas de services; en revanche elle serait nettement plus forte dans le couloir languedocien, du fait du dynamisme des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.
Dans un scénario médian, les coefficients multiplicateurs pour la période 1999-2020 seraient les suivants :

- Vienne - Valence : 1,6
- Valence - Orange : 1,6
- Nîmes - Montpellier : 1,8
- Montpellier - Narbonne : 1,9

Ces résultats, encore provisoires à la date de rédaction de cette note, dégagent cependant des tendances intéressantes.

La situation de référence de l'étude de trafic intègre des reports modaux PL → fer et voie navigable du même ordre que ceux qui ont été évalués dans l'étude "Transports de marchandises dans la vallée du Rhône".
En situation de référence année 2020, le trafic moyen sur l'A7 atteint 93 000 véh/j, ce qui implique une qualité de service détériorée; sur l'A9, la charge se situe entre 62 000 (Avignon - Nîmes) et 77 000 véh/j.(Nîmes - Montpellier)

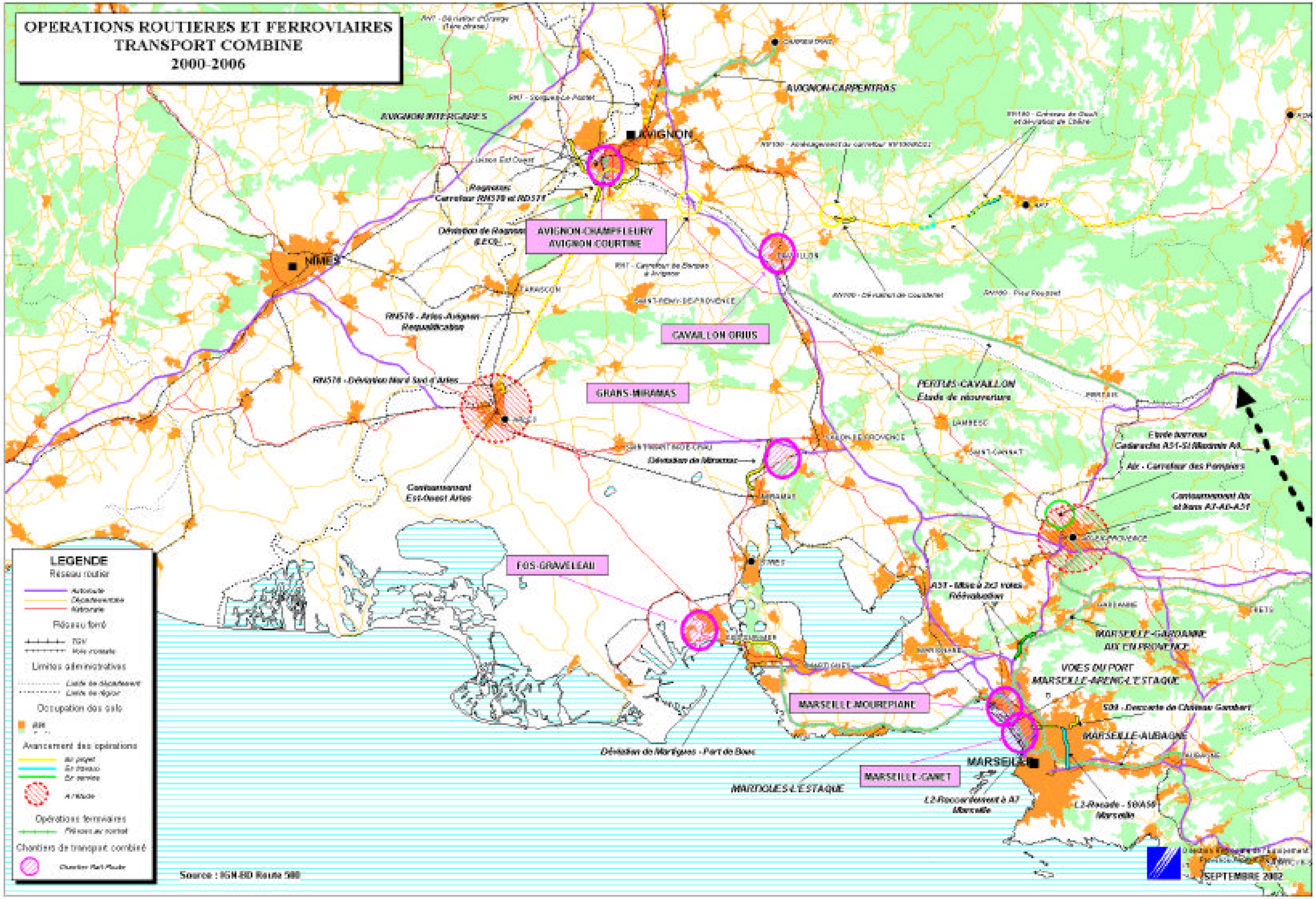
Les deux scénarios d'aménagement envisagés sont :

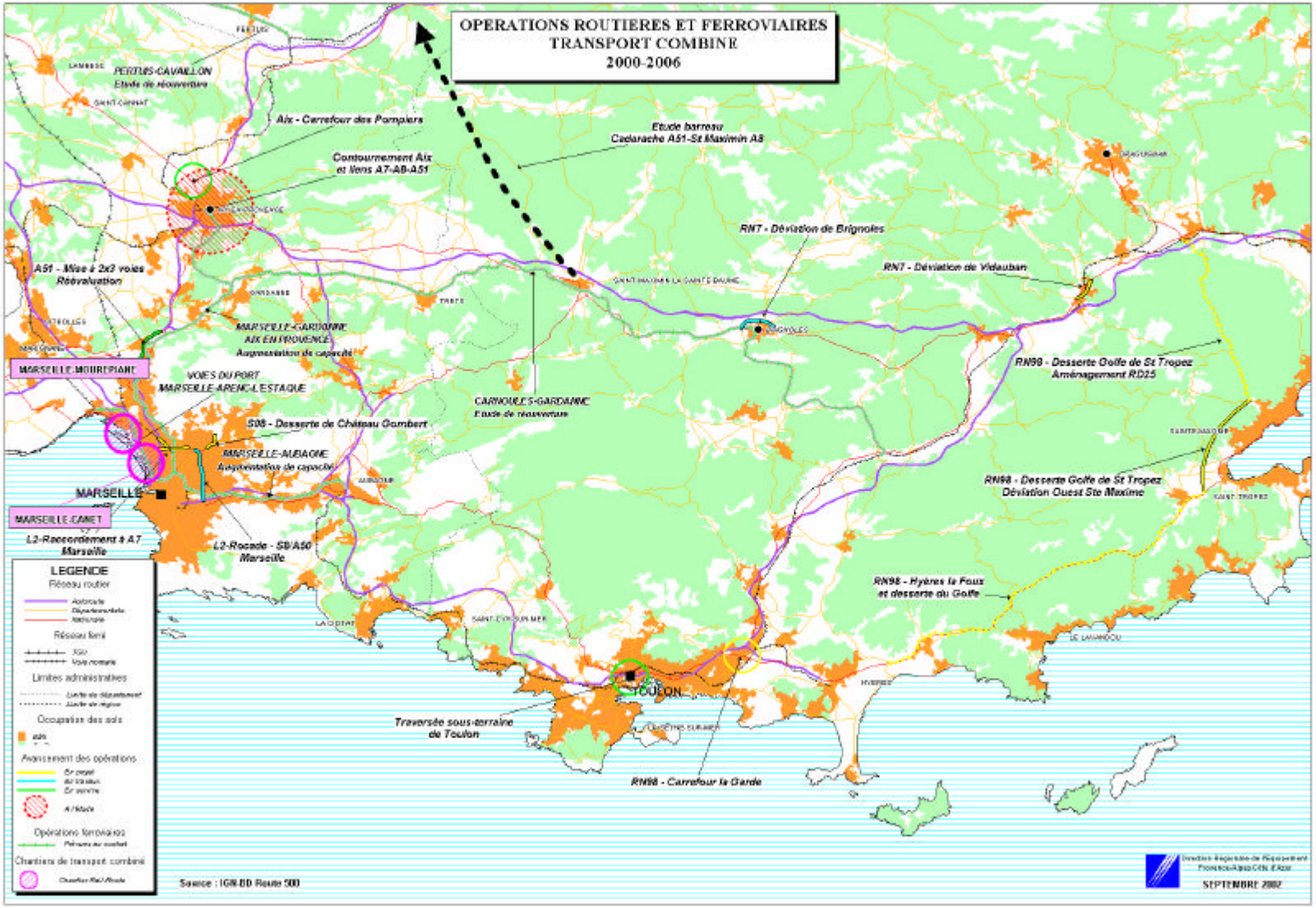
- doublement de l'A7 entre Loriol et Orange, élargissement de l'A9 entre Montpellier ouest et Mèze, au niveau de Béziers et entre Béziers et Narbonne, nouvelle A54 et élargissement de l'A75 entre Pézenas et l'A9;

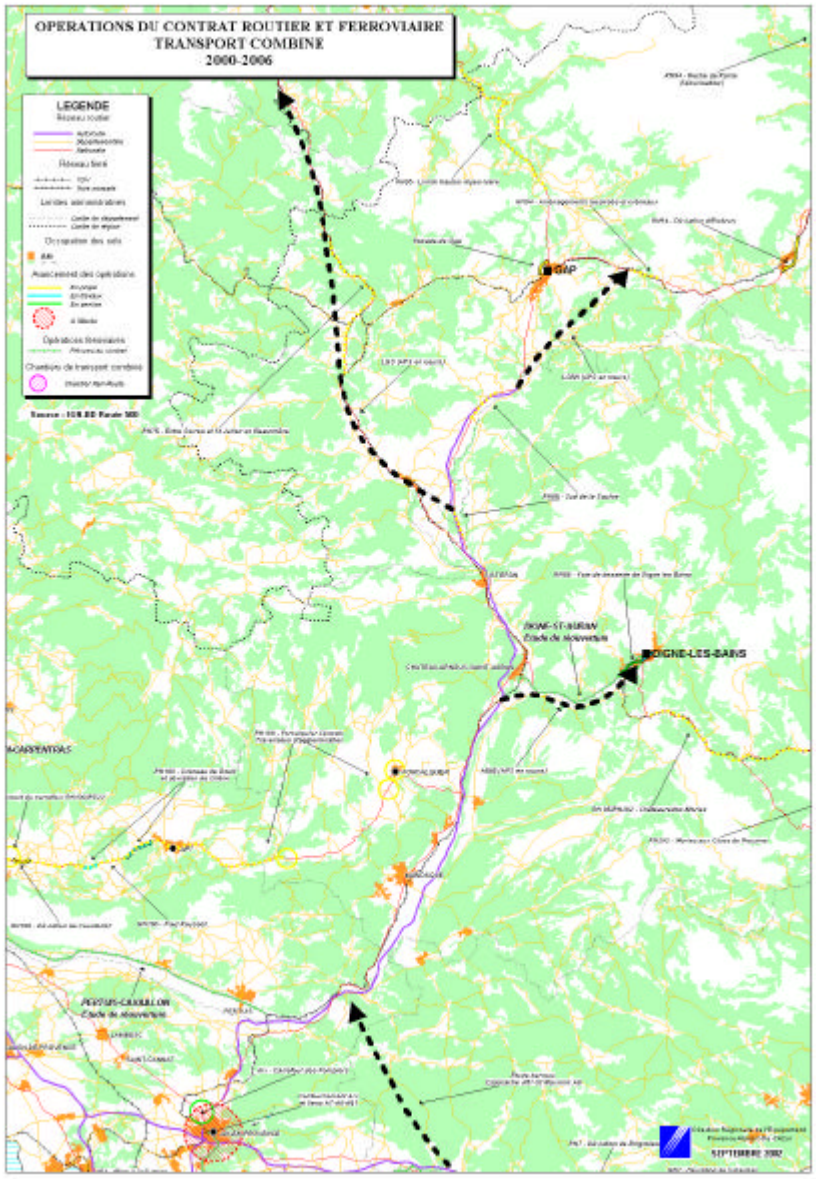
- réalisation d'une nouvelle autoroute de piémont.

L'aménagement sur place des autoroutes existantes a pour conséquence logique une forte charge sur l'A7 aménagée (91 000 véh/jma) et un certain délestage de la RN7 (de l'ordre de 1000 véh/j).

Dans l'autre scénario, l'A79 ne capte qu'un faible trafic (13 000 véh/j, soit 3000 de moins que la LGS). Le délestage de l'A7 est de l'ordre de 8% et le trafic y reste supérieur à 80 000 véh/j. Les axes alternatifs (A75 et LGS) écoulent un trafic équivalent à celui observé dans le scénario précédent.


OPERATIONS ROUTIERES ET FERROVIAIRES
TRANSPORT COMBINE
2000-2006
AVIGNON-CARPENTRAS
AVIGNON INTERGARES
AVIGNON
AVIGNON-CHAMPFLEURY
AVIGNON COURTINE
NIMES
CAVAILLON ORIUS
RN570 - Arles-Avignon - Requalification
RN570 - Déviation Nord Sud d'Arles
GRANS-MIRAMAS
PERTUIS-CAVAILLON
Etude de réouverture
Déviation de Miramas
Contournement Est-Ouest Arles
Aix - Carrefour des Pompiers
FOS-GRAVELEAU
A51 - Mise à 2x2 voies
Réévaluation
MARSEILLE-GARDANNE
AIX EN PROVENCE
VOIES DU PORT
MARSEILLE-ARENC-L'ESTAQUE
MARSEILLE MOUREPIANE
MARSEILLE-AUBAGNE
MARSEILLE
MARSEILLE-CANET
Déviation de Martigues - Port de Bouc
MARTIGUES-L'ESTAQUE
L2-Raccordement à A7
LEGENDE
Réseau routier
Réseau ferré
Limites administratives
Occupation des sols
Avancement des opérations
Opérations ferroviaires
Chantiers de transport combiné
Source : IGN-BD Route 500
SEPTEMBRE 2002


OPERATIONS ROUTIERES ET FERROVIAIRES
TRANSPORT COMBINE
2000-2006
PERTUS-CAVAILLON
Etude de réouverture
Aix - Carrefour des Pompiers
Contournement Aix
et Vens A7-A8-A51
Etude barreau
Cadarache A51-St Maximin A8
RNT - Déviation de Brignoles
RNT - Déviation de Vidauban
A51 - Mise à 2x2 voies
Réévaluation
MARSEILLE-GARDANNE
AIX EN PROVENCE
Augmentation de capacité
MARSEILLE-MOURepiane
VOIES DU PORT
MARSEILLE-ARENC-LESTAQUE
CARNOULES-GARDANNE
Etude de réouverture
RN98 - Desserte Golfe de St Tropez
Aménagement RD25
S08 - Desserte de Château Gombert
MARSEILLE-ALEIAGNE
Augmentation de capacité
MARSEILLE
MARSEILLE-CANET
L2-Raccordement à A7
Marseille
L2-Rocade - SB/A50
Marseille
RN98 - Desserte Golfe de St Tropez
Déviation Ouest Ste Maxime
RN98 - Hyères le Fous
et desserte du Golfe
TOULON
Traversée sous-terraine
de Toulon
RN98 - Carrefour la Garde
LEGENDE
Réseau routier
Réseau ferré
Limites administratives
Occupation des sols
Avancement des opérations
Opérations ferroviaires
Chantiers de transport combiné
Source : IGN-BD Route 500
SEPTEMBRE 2002


OPERATIONS DU CONTRAT ROUTIER ET FERROVIAIRE
TRANSPORT COMBINE
2000-2006
LEGENDE
GAP
SEPTEMBRE 2002

II - INFRASTRUCTURES – RAPPEL DES AMENAGEMENTS PREVUS ET SITUATION SPECIFIQUE DU PORT AUTONOME DE MARSEILLE

Cette note reprend les objectifs affichés conjointement par l'Etat et la Région dans le cadre du CPER 2000 – 2006, partagés par les autres collectivités partenaires financiers (CG 13, CG 84, CG 06 et 83 en particulier).

I – Les objectifs du CPER

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est une des régions françaises où le système de transport est le plus complet.

« Cependant, de grands équipements font encore défaut dans de nombreux domaines : aucun investissement ferroviaire majeur de capacité n'a été fait depuis l'électrification de la ligne Paris-Vintimille, Marseille ne dispose toujours pas de rocade routière, et les aéroports de Marseille et Nice seront proches de la saturation d'ici 10 à 15 ans. Le fleuve Rhône est sous exploité et le développement du cabotage maritime difficile à concrétiser ».

A – Transports collectifs

Le retard de développement des transports collectifs, notamment ferroviaires, dans la région PACA, et particulièrement dans les grandes agglomérations de Marseille et de Nice, a conduit l'Etat et la Région à faire du développement des transports collectifs en PACA une des priorités du Contrat de Plan 2000-2006.

L'Etat et la Région contribuent à hauteur de 760 MF (115,86 M€) chacun aux investissements sur le réseau ferroviaire régional et sur les réalisations des principaux pôles multimodaux. Les projets retenus concernent essentiellement les infrastructures périurbaines : transports métropolitains de Marseille et de Nice, ainsi que ceux favorisant l'inter-modalité.

Ces projets, qui permettront un développement de l'offre ferroviaire sont complémentaires de projets de transports collectifs en site propre actuellement en cours d'étude ou d'instruction à Marseille, Nice ou Toulon.

Enfin, l'amélioration des conditions d'accès aux Alpes du Sud fait l'objet d'étude.

B – Infrastructures routières

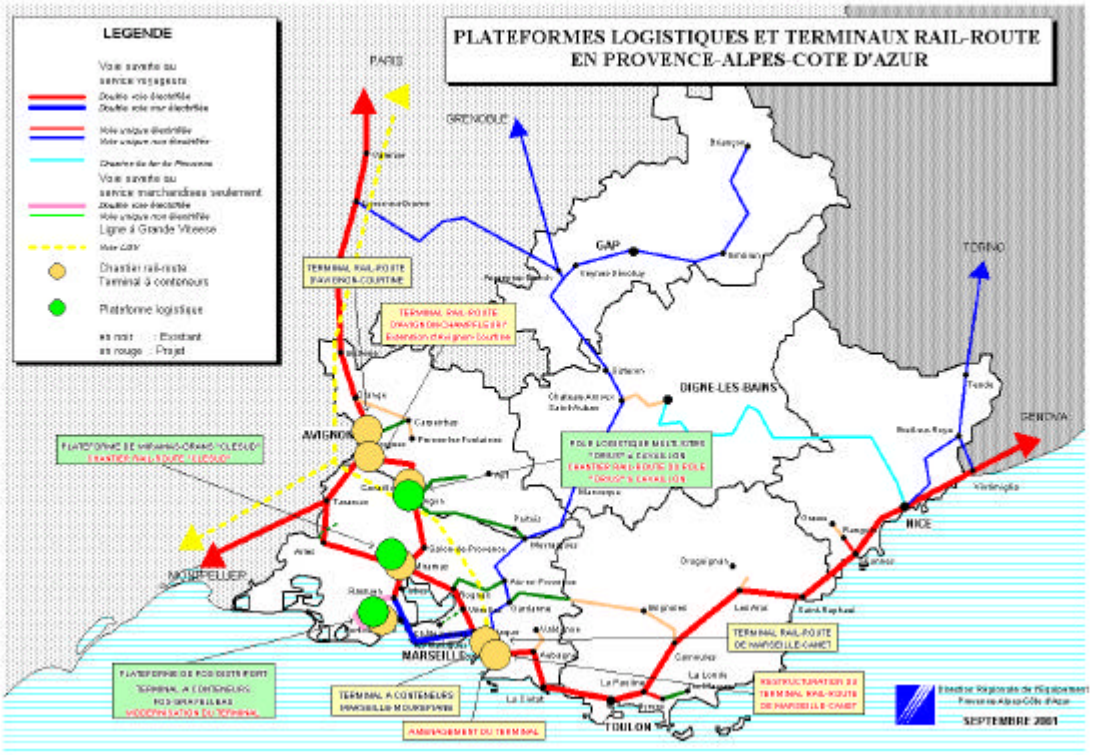
L'Etat et la Région ont décidé d'affecter dans le cadre du Contrat 1 850 MF (282,03 M€) chacun au développement des infrastructures routières en PACA et 170 MF (25,92 M€) pour intervenir sur la mise en sécurité des itinéraires alpins par rapport aux risques naturels. Il faut y ajouter, hors CPER, 200 MF (30,49 M€) chacun pour la traversée souterraine de Toulon.
L'effort financier permet seulement d'engager un rattrapage du retard constaté sur ces domaines.

Les investissements prévus concourent en particulier à (cartes jointes) :

- favoriser les déplacements dans les centres urbains avec la poursuite (L2 à Marseille, tunnel de Toulon) ou l'engagement des contournements des grandes agglomérations (Aix, Arles, LEO à Avignon, Orange), conjugués à un développement des transports collectifs urbains et périurbains,

- améliorer les échanges à l'échelle régionale (sur N7, N8, N85-202, N202) , interrégionale et internationale (desserte du PAM : Fos-Salon, tunnel de Tende),

- assurer une meilleure accessibilité des déplacements alpins en améliorant les conditions de circulation sur les itinéraires concernés et leur fiabilité vis à vis des risques naturels (N91, N94, N204).


PLATEFORMES LOGISTIQUES ET TERMINAUX RAIL-ROUTE
EN PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR
LEGENDE
Ligne à Grande Vitesse
Chantier rail-route
Terminal à conteneurs
Plateforme logistique
PARIS
GRENOBLE
GAP
TORINO
DIGNE-LES-BAINS
AVIGNON
NICE
MARSEILLE
TOULON
SEPTEMBRE 2001

C – Transports combinés

La réalisation de 3 plates-formes de transports combinés est prévue. Les prévisions actuelles (études APS) conduisent à prendre en compte :

- l'extension de Canet à Marseille — passer de 80 000 à 140 000 wagons

- la création d'Orius à Cavaillon — 2 trains/j à court terme ~22 000 wagons à 4 trains/j à long terme – Coût : 1ère phase environ 23 M€

- la création de Clésud à Miramas — à court terme 3 trains/j 45 000 UTI/j.

Difficulté principale : cohérence des études, définition des besoins avec les opérateurs, mise en place de la maîtrise d'ouvrage des acquisitions foncières et de l'opération.

D – Transports maritimes

Priorité en faveur du Port de Marseille-Fos, mais des aides sont également prévues pour la modernisation de Nice et Toulon.

PAM : 227,5 MF Etat 107,5 MF Région (engagement en faveur de Fos)
Nice : 100,0 MF Etat 100,0 MF Région (terminal croisière)
Toulon : 14,0 MF Etat 14,0 MF Région (allongement des quais marchandises).

II - Point particulier sur le Port Autonome de Marseille

Ce chapitre permet de préciser les éléments de trafic et les perspectives de développement du Port Autonome de Marseille-Fos, un des principaux générateurs de flux de marchandises en PACA.

Le Port de Marseille est le 1er port français et le 3ème européen. Le site portuaire est constitué de deux grandes zones, appelées « Bassins Ouest », (s'étendant sur les communes de Fos sur Mer, Port-St-Louis du Rhône, Martigues, Marignane et Port-de-Bouc) et « Bassins Est » pour les activités portuaires de Marseille.

TRAFIC MARCHANDISES (Trafic total 2001 : 92,3 millions de tonnes)

- Marchandises diverses : 13,97 Mt (01/00 : + **3,7 %**)
  dont conteneurs : 7,22 Mt (**+ 0,8 %**) ; 742 000 EVP (**+ 2,7 %**)
- Vracs solides : 14,9 Mt
- Vracs liquides : 3,2 Mt
- Hydrocarbures : 60,22 Mt

TRAFIC PASSAGERS (2001 : 1 665 000 passagers dont 240 000 croisiéristes)

- Le secteur des croisières affiche une progression exceptionnelle de **+ 45 %** en 2001.
- Les lignes régulières ont progressé de + 11 % avec la Tunisie (205 750 passagers), de 13 % avec l'Algérie (320 370 passagers). Le trafic avec la Corse se maintient avec + 1 %.

INVESTISSEMENTS

Le programme d'investissement prévoit un budget de **72,6 M€ pour 2002.**
Il confirme la stratégie du PAM de fiabilisation des équipements et installations ainsi que de lancement de projets nécessaires à son développement.

OFFRE DE TRANSPORT MARITIME

En 2001, l'offre de transport du port de Marseille s'est enrichi **de 10 nouveaux services maritimes directs** et 5 nouveaux armements ont débuté leur activité.
Au total, le port de Marseille bénéficie de 100 armements, 220 offres de services différentes dont 105 directes vers 400 ports dans 140 pays.

PRE ET POST ACHEMINEMENT

Le Port Autonome de Marseille s'est engagé dans une politique volontariste de développement de son offre de transport en pré et post acheminement.

- **Pré et post acheminement par fer : 16,56 % aujourd'hui**

Des services réguliers **de navettes ferroviaires de conteneurs** desservent les régions de Lyon, Paris, Toulouse, Lille et Est France. Un service dessert également la Grande Bretagne, le Bénélux, l'Allemagne et la Suisse. En 2002, il est prévu de renforcer les liaisons existantes et d'en initier de nouvelles, sur le nord de l'Italie par exemple.

- **Transport fluvial part modale actuelle 3,5 %**

En juillet 2002, le PAM signe un Contrat de Progrès avec VNF et CNR –1er du genre- pour le développement des trafics fluviaux sur l'axe Rhône-Saône.
En 2001, les pré et post acheminements fluviaux de conteneurs depuis le port de Marseille ont triplé par rapport à 2000 pour dépasser les 7 700 EVP.

- **Ports avancés**

Avec « Lyon Port Edouard Herriot », le port de Marseille bénéficie d'un port avancé en Région Rhône-Alpes et envisage d'en installer dans d'autres régions pourvoyeuses de trafics.

LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT DU PAM

• Fos 2XL

Réalisation d'un nouveau terminal à conteneurs à Fos avec pour objectif de massifier les flux maritimo - terrestres.

Le PAM souhaite confier à un ou plusieurs opérateurs internationaux l'exploitation de ce nouveau terminal. Le résultat de l'appel à candidatures est en cours d'examen.

• Fos Distriport

La plate-forme logistique de Fos Distriport bénéficie d'une surface totale de 160 ha contiguës au terminal à conteneurs de Fos. Les 35,5 ha de terrains viabilisés ont été entièrement réservés par 2 promoteurs immobiliers (Elige et Gazeley) et par 2 prestataires logistiques (TNT Logistique et Larafret).

• Zone Industrielle de Fos

Le PAM intensifie le développement de cette zone en recherchant des industriels de process agissant sur des filières génératrices de nouveaux trafics portuaires. En mars 2002, 2 entreprises prestataires de services, Suez et Vopak LMF, ont posé une option de 43 ha sur la ZIF.

• Croisières

Le PAM investit pour ce trafic qui exige une haute qualité dans l'accueil des navires et des passagers. 10,90 M € dans la construction d'une gare maritime croisières (mise en service : fin 2002) et 9,1 M€ dans la construction d'un nouveau poste à quai (mise en service : 2004).

• Nouveau terminal méthanier

Gaz de France projette de construire un nouveau terminal méthanier dans la zone portuaire de Fos dont la capacité serait au maximum de 8,25 milliards de m3 par an. Il devrait être opérationnel en 2006.

III - LES PRATIQUES TOURISTIQUES ET LES DEPLACEMENTS

Sources : Observatoire régional du Tourisme PACA

2000-2001 : Quasi stabilité des nuitées après une forte augmentation entre 1996 et 2000 : + 6.4%

Au niveau national PACA reste la 1ère région de France avec 11% des nuitées touristiques, suivie de Rhône Alpes (10%).

Par rapport au début des années 90, les années 1999, 2000 et 2001 se caractérisent par une forte réactivité de la fréquentation autour des week-end et des jours fériés particulièrement au printemps. La période de fin août et septembre, octobre augmente plus fortement que les autres périodes.

Par département entre 2000 et 2001

Alpes de Haute Provence et Hautes Alpes : hausse de 1% environ

Alpes Maritimes : léger recul –1%

Bouches du Rhône : hausse de 1% notamment pendant les vacances de Toussaint (sans doute effet TGV et tourisme d'inter saison en ville)

Var : stabilisation

Vaucluse : plus forte progression avec +3% de nuitées, surtout avril, mai, septembre, octobre.

Par type :

La fréquentation des hôtels augmente : le taux d'occupation passe de 61,7% à 63%

La fréquentation étrangère augmente légèrement (+0.7%) mais moins fortement que la fréquentation française.

Le développement des infrastructures d'accès à PACA permettrait de conforter une évolution qui se fait sentir de fréquentation touristique plus courte, plus étalée (printemps et début d'automne), vers des destinations plus rurales que littorales.
Le tourisme « de ville » (courts séjours à destination de Marseille ou Avignon) se développera vraisemblablement du fait des grands projets d'infrastructures du type TGV (pourquoi pas pour Nice).

Ces éléments sont à rapprocher de données sur l'immobilier : l'évolution des ventes des 12 derniers mois par rapport aux 12 précédents montre une augmentation de +575 % pour le Vaucluse !

L'ensemble démontre l'utilité d'analyses plus fines des demandes de déplacements loisirs et temps libres, pour mieux apprécier l'impact sur les modes de déplacements et les trafics.

La DRE a établi un projet d'étude sur les pratiques touristiques, soumis à la programmation du « guichet unique », pour mieux apprécier l'évolution constatée ces dernières années, esquisser une prospective, et analyser les conséquences sur les déplacements.

IV. LA DESSERTE DES POLES URBAINS DU VAUCLUSE ET LEUR RELATION A L'AUTOROUTE

Le Vaucluse présente, pour sa partie vallée du Rhône, deux centres urbains significatifs, Orange et Avignon, ainsi qu'un réseau dense d'axes de transports (carte jointe). L'ensembles des vecteurs de transports fonctionnent sur ce secteur : autoroute, lignes TGV, voyageurs et fret, aéroport, canal à grand gabarit.

Cette densité répond, certes, à des besoins particulièrement élevés en terme de transit, mais correspond également à une demande lourde de trafic local, les liaisons avec l'arrière pays étant plus souvent orientées Est/Ouest que Nord/Sud.

Force est de constater que l'occupation du sol, qu'elle soit naturelle (piémonts, fleuve) ou artificielle (étalement urbain, voirie, aérodromes ..) s'est au fil du temps étalée sur l'ensemble des disponibilités, au détriment en général de l'agriculture et des zones naturelles.
L'importance de l'étalement urbain est telle que tout nouveau tracé en rive gauche devra être « compensé » par de réels avantages pour les populations. L'implantation de la ligne TGV a en effet laissé des traumatismes. Ses impacts visuels restent importants.

De plus, il semble pour le moins difficile de maîtriser cet étalement en développant une politique volontariste en matière de desserte, qui, et le constat cartographique le montre bien, ne pourrait avoir qu'une très faible influence.

1) Le tracé de la déviation d'Orange s'inscrit à l'Est de la commune; cette déviation, nécessaire pour l'itinéraire de substitution de l'A7, est fortement attendue de la municipalité ; le CPER 2000-2006 permettra d'engager l'opération.

2) La liaison LEO Est/Ouest est également fortement attendue de la municipalité ; c'est un projet particulièrement structurant pour le bassin de vie, un trait de liaison entre les parties gardoises, vauclusiennes et buccho-rhodaniennes.

3) Les collectivités locales (mairies ou Conseil Général), ne proposent pas d'opérations d'envergure pour faciliter le trafic local et d'échange à l'intérieur du bassin de vie d'Avignon, trafics qui présentent pourtant de grosses difficultés vu les contraintes dues au Rhône et à la Durance.

4) Le DVA retient un maillage de contournement à l'Est, mais ne proposera pas de liaison Est-Ouest au Nord d'Avignon.

La cohabitation du trafic local et de transit se passe donc sur les axes existants qu'ils soient routiers ou autoroutiers, et on peut noter que les échangeurs d'Orange et d'Avignon facilitent une certaine utilisation locale de l'autoroute A7, entre Avignon et Orange, voire Bollène et au-delà vers Vaison La Romaine.
La distance entre les deux échangeurs d'Avignon nuit à l'utilisation de l'A7 pour les échanges urbains, ce qui est évidemment à maintenir pour le trafic de cette autoroute.

En ce qui concerne la future LEO, celle-ci constituera un axe privilégié pour les liaisons locales, intérieures à l'agglomération (au sens large) d'Avignon, qui sera peu concerné par le trafic de transit inter-autoroutes A9/ A7 ; les trafics de transit entre ces deux autoroutes empruntent l' A 54 par Salon, plutôt que de passer par Avignon.

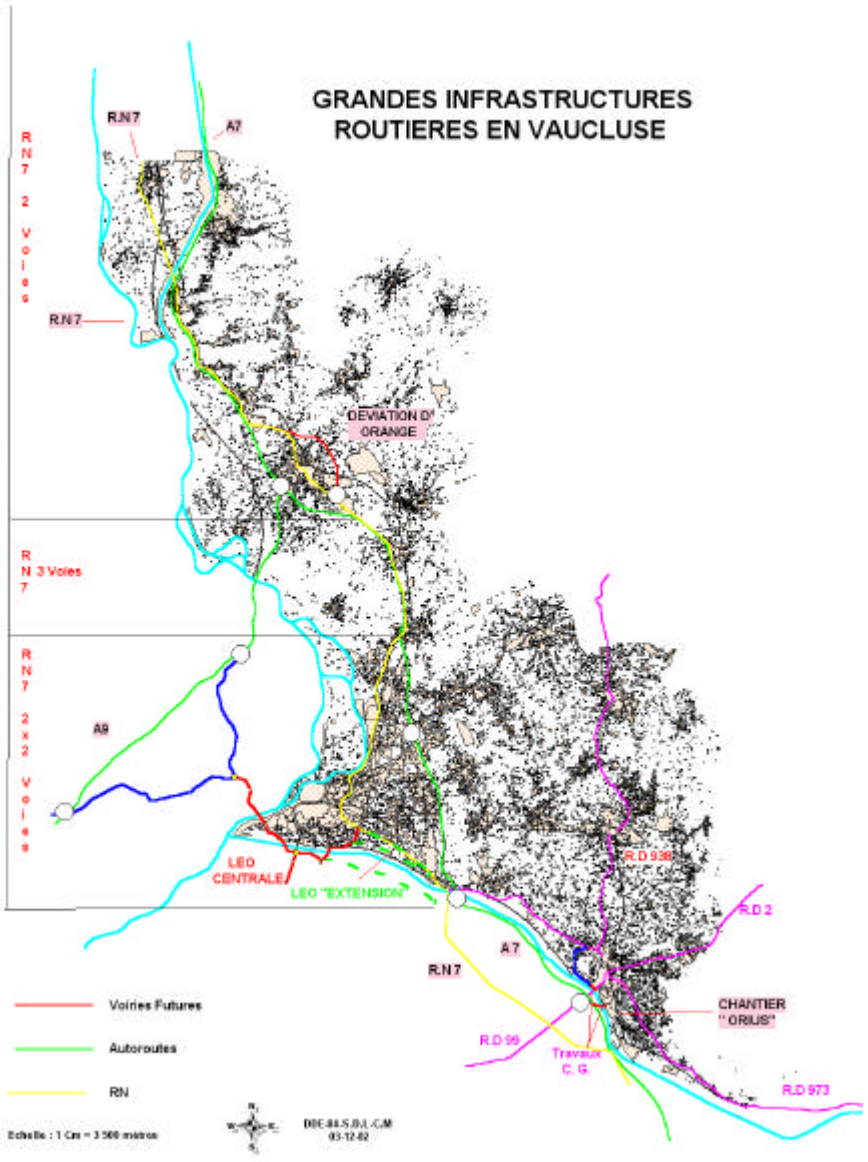
La LEO facilitera la desserte de la plate-forme rail-route de Champfleury sise en zone de Courtine, et les installations de la CNR en bordure du Rhône au sud du pont SNCF. L'accès à la rocade d'Avignon reste encore à définir. Sa position privilégiée autorisera un trafic relié à tous les axes routiers importants à l'Ouest (RN100/A9), au Sud (RN570), à l'Est (RN7/A7) et au Nord (RN7/rocade d'Avignon/A7).

Il semble aujourd'hui clair que les enjeux du futur SCOT d'Avignon sont moins liés à la problématique des infrastructures routières qu'au contexte politique, financier et environnemental.

Les difficultés rencontrées jusqu'à présent, notamment les oppositions des communes du nord des Bouches du Rhône, n'ont pas permis aux services de l'Etat d'avancer plus loin dans la préparation du porter à connaissance, bien que le travail réalisé par la Mission d'Aménagement du Grand Avignon ait permis de constituer une matière très importante.

Ces études thématiques font actuellement l'objet d'une étude de synthèse pour la constitution du ou des « porter à connaissance », selon le ou les périmètres qui seront approuvés.

Enfin, il faut remarquer la position de la plate-forme rail-route Orius, à Cavaillon, qui bénéficie d'une desserte remarquable aussi bien par la voie ferrée que par la route et l'autoroute. De nombreuses voies locales irriguent cette collectivité, au nord et au sud de la Durance, un échangeur autoroutier se situe à proximité immédiate et un projet du Conseil Général, qui reçoit toute la faveur de la commune, prévoit le bouclage de la rocade et la création d'un nouveau pont sur la Durance.


GRANDES INFRASTRUCTURES
ROUTIERES EN VAUCLUSE
R.N7
A7
R N 7 2 Voies
R.N7
DEVIATION D' ORANGE
R N 7 3 Voies
R N 7 2 x 2 Voies
A9
LEO CENTRALE
LEO "EXTENSION"
R.D 938
R.D 2
A7
R.N7
CHANTIER "ORIUS"
R.D 99
Travaux C. G.
R.D 973
Voiries Futures
Autoroutes
RN

I. LA MOYENNE VALLEE DU RHONE

PHOTOGRAPHIE ET SCENARIOS DE DEVELOPPEMENT

I – Un regard prospectif [1] –

Rappel : ◦ les potentialités de ce territoire ;
◦ les menaces dans l'optique d'un scénario au fil de l'eau.

1-1) Les potentialités -

. Une situation d'interface à l'articulation de l'arc alpin et des bassins méditerranéens, au cœur d'un Grand Sud-Est de 12,5 millions d'habitants, sur la trajectoire d'une diagonale Barcelone-Genève, qui lui donne la possibilité de s'inscrire dans plusieurs réseaux et de tirer parti des potentialités qu'ils génèrent.

. Une ouverture internationale forte de ce territoire, liée à sa fonction de grand corridor de trans-port [2], à ses atouts de desserte, à sa notoriété en matière touristique.

. Un dynamisme entrepreneurial : en réaction à leur relatif isolement, les arrières pays de la Drôme (pour partie), de l'Ardèche notamment, se sont distingués de longue date par un esprit de créativité, d'ingéniosité, de dynamisme industriel (PME dynamiques des plateaux ardéchois, du Diois,…).

. Une vaste panoplie de choix et de sites : en matière de développement, le couloir rhodanien apparaît comme le lieu des grandes implantations exogènes, des activités lourdes, du nucléaire et de la logistique, alors que les pays au-delà de la vallée ont généré un tissu dynamique de PME et de savoir-faire. La palette d'offres territoriales proposée par la Moyenne Vallée du Rhône est ainsi largement ouverte et présente une attractivité encore forte même si les entreprises recherchent de plus en plus des savoir-faire pointus, des compétences humaines, des réseaux à hauts débits, des moyens de recherche et des capacités de sous-traitance, pas toujours présents sur le territoire de la Moyenne Vallée du Rhône.

Enfin, l'agriculture constitue l'une des richesses de base et contribue puissamment à façonner l'espace, mais aussi les produits qui identifient ce territoire très au-delà de ses frontières : les vins, les fruits, les plantes aromatiques…

---

[1] : Source : Projet de charte de développement de la Moyenne Vallée du Rhône (juillet 2002)

[2] : (réseau routier et autoroutier, réseau ferroviaire classique [doubles voies électrifiées, rive droite et rive gauche] et ligne à grande vitesse [LGV Méditerranée], voie fluviale à grand gabarit)

1-2) Menaces et faiblesses -

. Un territoire sous influence :

Dans cet espace sans système urbain puissant, les nombreux pôles d'industries et de services de Vienne à Montélimar rayonnent de moins en moins sur leurs territoires d'influence ; les grands bassins d'emplois extérieurs – Lyon, Grenoble, Avignon – absorbent peu à peu les petits bassins.

Le scénario prospectif d'une "digestion" progressive de la Moyenne Vallée du Rhône par les deux grandes aires lyonnaise et marseillaise n'est pas à exclure. S'y ajoute l'extériorité des centres de décision. Les grandes activités industrielles du couloir rhodanien relèvent en effet d'investissements extérieurs : FBFC, CEA, Rhodia, Gerflor, Saint-Gobain, Toyota, etc..

A l'heure de la mondialisation, ces firmes jouent les concentrations stratégiques, les relocalisations et les économies d'échelle.

Extérieure au territoire en termes de décisions, l'industrie nucléaire doit envisager la reconversion de ses sites d'exploitation selon des conditions et des échéances qui devront être précisées.

Au total, toute une partie de l'économie de ce territoire apparaît donc suspendue à des impératifs et des calendriers fixés ailleurs.

. Un territoire instrumentalisé et peu sécurité :

Mise au service d'intérêts nationaux, la Moyenne Vallée du Rhône a subi les effets positifs et négatifs d'investissements lourds dans le domaine de l'énergie et des transports. La rationalité productive des grands opérateurs à conduit à une utilisation intensive des infrastructures sans suffisamment prendre en compte les orientations de développement propres au territoire..

Ce mode de développement génère des avantages, mais aussi des dysfonctionnements, notamment des contraintes environnementales fortes dans le couloir rhodanien. La qualité de l'air et de l'eau s'y détériore, source d'inquiétude à venir pour les habitants mais aussi pour les productions agricoles, en particulier les produits de l'agriculture biologique.

Le Rhône, dévalorisé par les politiques d'aménagement (production d'énergie, irrigation, voie fluviale), montre l'esquisse d'une reconquête : programme décennal de restauration hydraulique et écologique des Rhône court-circuités, Plan d'Action Rhône, etc…

. Un territoire fractionné :

Le territoire de la Moyenne Vallée du Rhône apparaît très différencié : la vallée, les contreforts, les reliefs montagneux et les plateaux, eux-mêmes rescindés par les bassins versants.

Les dynamiques démographiques redoublent ce découpage naturel : concentration croissante de la population dans la vallée et dans quelques pôles urbains attractifs comme Valence, Annonay et Aubenas. Au dernier recensement, les catégories de plus de soixante ans représentaient le tiers de la population des Baronnies, du Diois et des zones montagneuses d'Ardèche alors que la population de la vallée bénéficiait d'une structure d'âge rajeunie.

Dans ce contexte, les coopérations transversales entre départements restent peu développées, (la carte en cours d'élaboration des futurs pays et agglomérations devrait toutefois améliorer ces co-opérations). Le cloisonnement du territoire accroît ainsi ses fragilités, qui plaident pour une plus grande efficacité collective.

II – Quels scénarios de développement -

Des perspectives contrastées selon qu'il s'agit de répondre aux objectifs des collectivités ou à ceux de l'Etat.

2-1) Les objectifs des collectivités - (cf projet de charte de développement de la Moyenne Vallée du Rhône – juillet 2002)

. Des transversalités à développer en priorité

Elles coïncident avec les ensembles urbains multipolaires de franchissement de part et d'autre du fleuve : Vienne, Valence, Montélimar, trois systèmes majeurs, auxquels s'ajoutent la liaison Trans-Rhône (Annonay – St Rambert d'Albon – Beaurepaire) ainsi qu'une liaison Privas-Crest entre les deux bassins de l'Ouvèze et de la Drôme.

Elles visent, en redonnant de l'épaisseur à la Vallée :

- à développer les arrières pays et les bassins industriels de l'Ardèche du Nord, notamment ;
- à rompre la différenciation forte entre une rive gauche saturée où l'offre de transport performante génère une demande croissante et une rive droite déficitaire en termes d'offre de transport ;
- à désenclaver les territoires de l'Ardèche méridionale (et de la Drôme du sud, dans une moindre mesure).

. Des interventions correspondantes en matière de transport qui concernent alors l'aménagement prioritaire :

- des transversales :
  - Annonay - St-Rambert – Beaurepaire (Transrhône) ;
  - de part et d'autre du bassin Valentinois : ponts sud et nord de Valence ;
  - entre Montélimar – le Teil (RN 102) ;

- des dessertes interurbaines : aménagement de la RN7 (APSI RN7) et de la RN 86 ;

- d'un itinéraire de désenclavement de l'Ardèche méridionale : liaison efficace avec le Languedoc (Alès) ainsi qu'avec le Massif Central (jonction avec la RN88 par la poursuite de l'aménagement de la RN 102, et avec le Puy-en-Velay / Clermont-Ferrand).

2-2) Les objectifs de l'Etat -

Ils sont exprimés dans les schémas de services collectifs de transport :

- assurer le bon fonctionnement des grands axes terrestres et internationaux ;
- assurer la fluidité de l'axe Saône-Rhône et du couloir languedocien.

Dans cette optique, les aménagements prioritaires concernent :

- à moyen terme (outre l'achèvement des itinéraires alternatifs) :
  - valorisation des autres modes de transport (TGV, fret ferroviaire, voie d'eau) ;
  - optimisation des capacités autoroutières ;
  - aménagement des capacités existantes (RN7, RN113, RN86 entre Pont-St-Esprit et Remoulins) ;
- à long terme dans le cadre du débat public, des augmentations de capacité si nécessaire :
  - sur la route : aménagement autoroutes existantes ou nouvel axe alternatif à la Vallée du Rhône ;
  - sur le ferroviaire : solutions susceptibles d'accroître le report sur le fer (autoroute ferroviaire notamment).

Conclusion : Trois types de scénarios peuvent dès lors être envisagés :

1. Pas d'investissement supplémentaire de capacité sur les grands axes.

Dans cette hypothèse, la vallée du Rhône semble condamnée àterme àla saturation, ce qui pourrait conduire àune dévalorisation du territoire, tant sur le plan économique que touristique.

2. Des investissements de capacité sont réalisés sur la vallée du Rhône (mode routier, ferroviaire ou fluvial)

Ces aménagements conduisent à accroître l'attractivité des pôles d'échanges sur les réseaux Nord-Sud (échangeurs autoroutiers, gares TGV, ports fluviaux) et donc à encourager la concentration des hommes et des activités dans une vallée du Rhône très encombrée.

3. Réalisation d'un nouvel axe du type « autoroute ardéchoise ».

Un tel projet pourrait assurer le désenclavement du Sud – Ardèche et favoriser son développement économique et touristique (Grotte Chauvet, nouveau Parc Naturel Régional des Monts de l'Ardèche,…) Toutefois, un tel investissement est probablement disproportionné par rapport aux seuls besoins des territoires traversés.

QUELQUES CHIFFRES

Département	**Ardèche**	*Chiffres*
Population totale en 1999	286 160	437 817
Variation 90/99	+ 3 %	+ 5.7 %
Unités urbaines	Annonay Tournon/Rhône Privas Aubenas	Romans/Isère Valence Livron/Drôme Montélimar Pierrelatte

II – APPROCHE SOCIO-ECONOMIQUE DUNE STRATEGIE POUR LES TRANSPORTS

dans le couloir Rhône – Languedoc

DRE Rhône-Alpes – 8/10/2002

Un constat : la saturation augmente

L'axe autoroutier A7-A9 connaît des périodes de saturation qui débordent les seuls week-ends estivaux, et en semaine normale, les conditions d'exploitation sont fragilisées, chaque incident ou période de travaux créant des difficultés importantes. L'axe ferroviaire connaît aussi des problèmes de capacité, principalement au droit des agglomérations.
Devant la saturation grandissante de cet axe, de multiples mesures sont envisageables, allant d'une exploitation plus directive des voies existantes, aux investissements lourds destinés à accroître la capacité des différents modes.

Un objectif : assurer le bon fonctionnement de cet axe en misant sur le rééquilibrage modal

En prenant la mesure des dangers d'une augmentation continue des trafics routiers, la décision a été prise à travers les schémas de service, de retenir l'objectif d'un doublement en 10 ans et d'un triplement à 20 ans du fret ferroviaire au niveau national. Compte tenu de l'importance de cet axe au niveau européen, il contribue fortement à la réussite de cet enjeu. Ce rééquilibrage modal pour le fret est supposé permettre le maintien des performances du système de transport.

Identifier les moyens d'action disponibles pour atteindre cet objectif

Les mesures susceptibles de contribuer à l'atteinte de cet objectif peuvent porter sur la demande ou sur l'offre de transport.

- sur la demande, elle peut être réorientée, sur d'autres axes de transport, ou vers les modes alternatifs à la route, ou encore sur des périodes moins chargées (modulation des péages, tarification du mode routier, subvention du mode ferroviaire ou fluvial)
- sur l'offre, il peut être envisagé de développer l'offre existante (capacité des infrastructures) ou de développer de nouveaux services tels que l'autoroute ferroviaire. L'organisation des transports peut aussi être améliorée

Pour éclairer le débat sur l'opportunité de ces mesures, une analyse multimodale globale est nécessaire, afin de comprendre comment chacune modifie l'organisation des transports directement ou indirectement, et quelles en sont les conséquences socio-économiques.

Caractériser ces mesures par rapport aux objectifs poursuivis

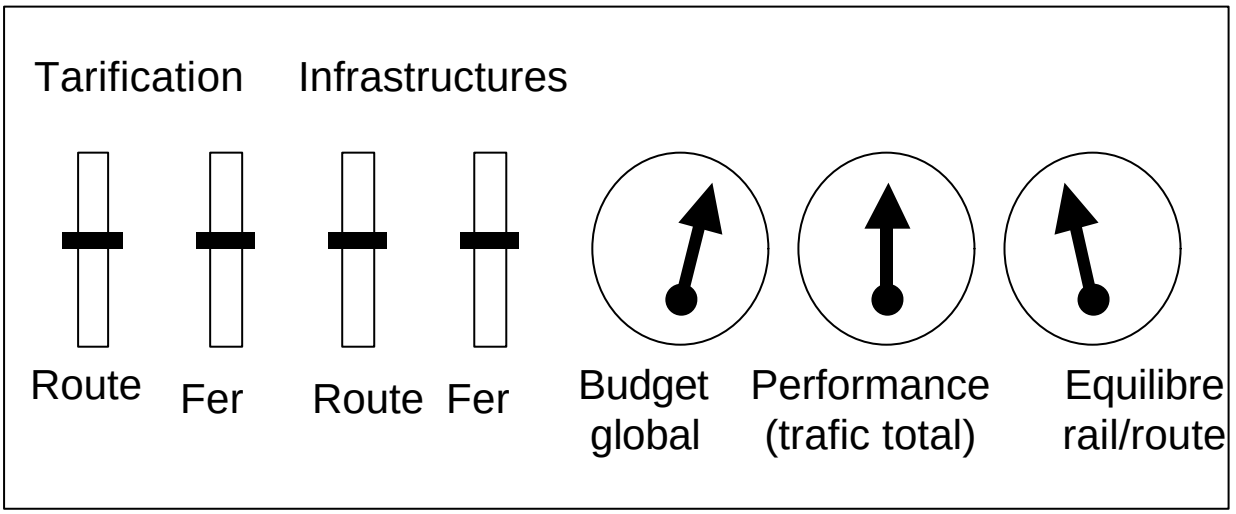
La première étape consiste à définir une situation de référence, à partir d'une évolution tendancielle, en fonction de données exogènes, telles que la croissance. Des modifications du contexte général sont à prendre en compte à ce stade s'il s'agit de mesures prévisibles, telles que l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, ou des investissements prévus dans les contrats de plan.

Ensuite, il faut examiner les différentes mesures susceptibles d'être mises en œuvre, et décrire leur influence sur le système de transport et plus généralement sur les objectifs figurant dans les schémas de service. Au-delà d'une analyse classique coût / avantages de chacune des mesures, il s'agira d'identifier les interactions entre ces mesures, et la façon dont cela contribue ou s'oppose à l'atteinte des objectifs.

UNE DEMARCHE PEDAGOGIQUE POUR COMPRENDRE AVANT DE DEBATTRE

La démarche proposée dans cet exercice vient en complément des projections de trafic. En effet, il nous est souvent reproché de commencer par des projections de trafic à long terme dont les hypothèses sont peu claires, et dont on ne voit pas le rapport avec les évolutions possibles de la société. Pire, quand on prend pour projection de trafic des objectifs politiques sans préciser les hypothèses qui permettent de les atteindre.

Les trafics, comme la qualité (ou la non-qualité) de service de transport, sont les résultats des mesures qui sont prises, en fonction du comportement des usagers et des entreprises, selon des règles que l'on doit s'efforcer de décrire. On ne cherchera pas à quantifier de façon précise les résultats, mais plutôt à donner des ordres de grandeur, ou des fourchettes, l'essentiel étant d'expliquer comment agissent les différentes mesures.



Ce schéma illustre les curseurs que l'on peut faire bouger, selon que la mesure envisagée touche la demande (tarification ou subvention) ou l'offre (investissement en infrastructures). Les cadrans illustrent les résultats que l'on obtient en fonction de la position des 4 curseurs. Il est clair que l'on ne peut pas manœuvrer directement les aiguilles d'un cadran, mais il faut trouver la position des curseurs qui permettra d'atteindre un trafic total donné, avec la bonne répartition modale, et avec le budget le moins élevé possible. Il s'agit en quelque sorte de construire une modélisation multimodale décrivant le fonctionnement de cette « boîte noire ».

III. LE FONCTIONNEMENT DES POLE LOCAUX EN ARDECHE

Situé au Sud Ouest de la région Rhône-Alpes, le département de l'Ardèche est bordé à l'Est par le Rhône sur 140 km et constitue la frange orientale du Massif Central. C'est un département en majeure partie situé en zone de montagne, dont l'altitude varie de 100 m (plaine alluviale du Rhône) à 1754 m au Mont Mézenc. Le relief est entaillé de profondes vallées orientées d'Est en Ouest.

L'Ardèche est un département rural de **286 023 habitants** (source RGP 1999). D'une superficie de **5 528 km2**, la densité démographique est de **51 habitants au km2**.

Le département compte **339 communes** dont **200 ont moins de 500 habitants**. Ainsi, seulement **trois villes ont plus de 10 000 habitants** : Annonay (17 522 habitants), Aubenas (11 018 habitants) et Guilherand-Granges (10 707 habitants).

La population se répartit de manière très inégalitaire sur le territoire. Le dynamisme démographique des vallées s'oppose aux tendances à la désertification de certaines zones du haut plateau et de la montagne ardéchoise. La population a tendance à quitter l'intérieur du département pour se rapprocher de la vallée du Rhône et des agglomérations attractives en tant que centres de services et pôles industriels. L'axe rhodanien concentre 25 % de la population.

Il existe cependant un certain équilibre entre les communes urbaines et rurales. **52 % de la population est urbaine** (77,5% en Rhône Alpes ; 75.5 % en France). Elle se répartit sur **13 % des communes ardéchoises** (Rhône Alpes : 24.5% ; France : 16%). Ainsi, 44 communes appartiennent à une unité urbaine. (Source : INSEE, RGP 1999)

Par ailleurs, il n'existe pas de véritable centre urbain autour duquel se polariseraient les échanges. En cette absence, trois villes structurent le département : **Annonay, Aubenas et Privas.**

I - LE FONCTIONNEMENT DU POLE D'ANNONAY

Annonay est le centre d'une aire urbaine de 39 500 habitants, située à une dizaine de kilomètres de la vallée du Rhône, à 400 m d'altitude. La ville se développe essentiellement à l'Est en raison des contraintes géographiques et surtout de l'accessibilité.

Le bassin annonéen possède une tradition industrielle fortement polarisée et très structurante. Cette vocation dominante se développe principalement à l'Est. Annonay et sa périphérie exercent également une importante attraction commerciale. Véritable bassin économique, elle rayonne sur tout le Nord de l'Ardèche.

Annonay est le point de contact entre des régions complémentaires : la vallée du Rhône, le piémont haut-vivarais et la «montagne ». Cependant, le bassin souffre du manque de liaisons extérieures suffisantes : à 13 km du Rhône, il est pourtant encore mal desservi.

Le bassin économique d'Annonay recherche alors des liaisons plus directes avec la vallée du Rhône notamment pour ses relations avec la région lyonnaise.

Le fonctionnement interne

Il est important de souligner la constitution d'un Périmètre de Transports Urbains élargi (P.T.U.) répondant à une vraie logique d'agglomération pour l'organisation du réseau de transports collectifs urbains.

Par ailleurs, les problèmes de saturation au centre ville d'Annonay sont plutôt une traduction des mauvaises caractéristiques de certaines rues.

Le fort trafic est également lié aux importantes activités économiques du secteur. A l'intérieur d'Annonay, un des endroits les plus circulés de l'agglomération est le viaduc sur la Deume (15 000 véhicules/j). Les difficultés de circulation s'observent surtout aux heures de pointe sur deux secteurs bien identifiés :
- la RD 121 et le viaduc donnant accès à RVI et au pôle d'enseignement,

- la RD 578 au Sud d'Annonay. Il s'agit là des accès au centre d'Annonay depuis les deux secteurs périphériques les plus dynamiques de l'agglomération.

L'accès au centre d'Annonay depuis Roiffieux a un trafic supérieur à 10 000 véhicules/j en raison également de la forte activité économique de la commune.

Le taux de poids lourds est assez faible de manière générale (5%). Seule la RN 82 à un taux supérieur à 5 %. Ces chiffres s'expliquent par les mesures d'interdiction aux poids lourds de traverser le centre d'Annonay.

Le fort trafic se situe essentiellement au Nord-Est de l'agglomération et particulièrement sur les accès aux bassins depuis la vallée du Rhône : RN 82 (10 400 véhicules/j), la RD 121 entre le viaduc et la RD 519.

Lors de la révision du schéma directeur du bassin d'Annonay (approuvé le 21 mars 2002, avec valeur de SCOT), un schéma de voirie a été élaboré. Cette fiche d'agglomération (document final - avril 2000) devait permettre d'orienter les réflexions sur les déplacements à l'intérieur du périmètre constitué de la communauté de communes du bassin d'Annonay (6 communes). Des hypothèses d'évolution en déplacement ont été élaborées et un scénario a été retenu. Il reste à déterminer la programmation des projets d'infrastructure envisagés (le schéma de maîtrise d'ouvrage). Le document propose ainsi des organisations des déplacements applicables à court, moyen et long terme à l'échelle du périmètre visant à supprimer les dysfonctionnements du réseau en prenant en compte le développement futur de l'agglomération.

Le schéma de voirie du scénario retenu (accélération du développement et de l'urbanisme ; forte progression en activités et démographique) envisage cinq voies nouvelles :
- une liaison RN 82 - RD 206,
- un contournement Nord (aménagement de la RD 82 au Nord de Davézieux et aménagement de la RN 82),
- un contournement Est, entre la sortie Est de Davézieux et la rocade Sud - Est déjà construite,
- la voie de Deume, pénétrante Sud depuis la rocade Sud - Est,
- et enfin le franchissement Sud de la Cance destiné à améliorer la liaison entre les deux rives.

La RN 82

La RN 82 contourne la ville d'Annonay. Elle constitue un itinéraire de transit entre Saint Etienne et la vallée du Rhône vers le sud en passant par le col de la République. Elle constitue également l'accès à Annonay à partir de l'autoroute A7. De par son statut, elle conserve un niveau de trafic important.

Cet itinéraire manque de performance du fait de plusieurs contraintes : la traversée des agglomérations de Sablons et Serrières, le franchissement de la côte de Serrières au tracé sinueux et à fort pourcentage, le pont SNCF au gabarit limité à la sortie de Chanas. Par

ailleurs, le passage par le col de la république est interdit aux poids lourds. Il n'existe donc pas de liaison directe à Saint Etienne pour les poids lourds.

La logique d'aménagement de cet axe relève ainsi de la nécessité de desservir convenablement le bassin d'Annonay.

Le projet de contournement Ouest de Lyon (COL) a suscité des réactions au vu des risques d'augmentation de l'encombrement de l'A7 et donc d'aggravation de l'enclavement de l'Ardèche. Il a été obtenu, pour tenir compte des enjeux de desserte du bassin annonéen, d'adjoindre à l'étude un volet complémentaire relatif au raccordement d'Annonay.

Parallèlement aux études liées au COL, la DRE Rhône - Alpes va également mener une étude sur la question de la desserte du bassin d'Annonay.

Le bassin économique d'Annonay est pénalisé d'une part par sa situation à l'écart des grandes infrastructures autoroutières et ferroviaires, d'autre part dans ses conditions de liaisons défavorables à ces grandes infrastructures.

Il a pourtant stratégiquement besoin de liaisons plus direct avec la région lyonnaise pour conforter son dynamisme économique et sa fonction de pôle économique du Nord Ardèche.

II. Le fonctionnement du pôle d'Aubenas.

L'aire urbaine albenassienne compte 39 communes, soit 40 390 habitants. La communauté d'intérêts et de vie entre l'agglomération d'Aubenas et les territoires périphériques est très affirmée. Aubenas représente le pôle structurant de l'Ardèche méridionale : pôle d'emploi, poumon économique, centre de commerces et de services.

Elle concentre la majorité des équipements structurants de la région du sud Ardèche (hypermarchés, lycées, centres hospitaliers...) et dispose d'un niveau d'équipements secondaires importants (supermarché, collège, piscine, cinéma,...). Aubenas regroupe notamment un grand nombre de scolaires. (4000 scolaires à Aubenas même). La fonction hospitalière est forte d'une quinzaine d'établissements allant des centres hospitaliers aux maisons de retraite et de convalescence.

Le pôle d'Aubenas rayonne très largement sur le Vivarais méridional et de nombreuses communes en sont ainsi dépendantes.
Mais la circulation des hommes et des marchandises sur ce territoire est difficile du fait d'un réseau routier peu satisfaisant, d'autant plus que les navettes internes du bassin se doublent d'un transit entre vallée du Rhône d'une part, Massif Central et Languedoc de l'autre.

<u>Le niveau de desserte routière</u>

La ville se situe au point de convergence des routes qui empruntent les profondes vallées du talus cévenol en direction du Massif Central et de celles qui permettent de gagner le bassin d'Alès et la vallée du Rhône.

Le réseau routier national desservant le bassin albenassien se compose de :
- la RN 304 qui relie Aubenas à la vallée du Rhône (à hauteur de Valence) via Privas.
- la RN 102 qui constitue un des accès principaux depuis le Sud-Est (Montélimar) vers le Massif Central.

Elles se rejoignent à Aubenas et constituent ainsi les principales artères transversales assurant la desserte du département et la liaison entre la vallée du Rhône et le Massif Central.

La RN 304

Entre Aubenas et Privas (environ 30km), la RN 304 traverse les montagnes ardéchoises, via le col de l'Escrinet (787m), d'où une liaison peu rapide présentant un tracé sinueux. En dehors de quelques créneaux de dépassements, les possibilités pour doubler sont très réduites. Au regard des contraintes topographiques, les aménagements se limitent à des aménagements de sécurité actuellement.

La RN 304 assure des fonctions principalement locales. Les liaisons Aubenas - Vallée du Rhône sont assurées préférentiellement par la RN 102 plus au Sud, bien mieux aménagée (plusieurs portions à trois voies) et aménageable (relief moins accidenté). Cela s'explique par le fait que l'agglomération albenassienne est plus tournée vers le Sud et que les aménagements ont été privilégiés en conséquence.

La RN 102

Principales caractéristiques

- la section Ouest depuis la RN 88 jusqu'à l'agglomération d'Aubenas a les caractéristiques d'une route de montagne présentant des difficultés de dépassements (néanmoins quelques créneaux de dépassements à trois voies ont été réalisés)
- la section urbaine dans l'agglomération a ou fait l'objet d'aménagements
- la section Est de l'Agglomération à la Vallée du Rhône, outre sa fonction de route de liaison écoulant le trafic longue distance, assure principalement la desserte du bassin d'Aubenas depuis la vallée du Rhône.

La RN102, entre la Haute-Loire et la Vallée du Rhône, constitue **la seule pénétrante ardéchoise depuis le Massif Central.** Elle a donc une vocation de liaison inter régionale entre Massif-Central - façade méditerranéenne et un rôle de maillage entre les 3 axes Nord-Sud à 2x2 voies que sont ou seront l'A75, l'A7 et la RN88.

C'est également **la desserte majeure du bassin d'Aubenas à l'heure actuelle**. La RN 102 draine par ailleurs la majeure partie des échanges économique du bassin albenassien, seul pôle structurant de la région, et constitue actuellement l'outil majeur de désenclavement des moyen et haut Vivarais, dont les communes rurales géographiquement isolées ne doivent leur survie qu'à la qualité de leur accès.

Le trafic poids lourds témoigne de **la fonction de transit de l'itinéraire** (axe incontournable pour l'accès au Massif Central). Par ailleurs, l'importance de la circulation estivale démontre le rôle de **porte d'entrée touristique de l'Ardèche** qu'assure également la RN 102. C'est donc un axe très chargé en été.

La RN 102 est donc un axe économique et touristique de part sa configuration transversale mais également du fait de l'absence d'axe concurrent alternatif. Cet axe tend ainsi à assurer toutes les fonctions de desserte (axe de transit, desserte locale albenassienne et accès extra départemental, axe touristique). La qualité de ses aménagement est stratégique.

Hors, certains points noirs sont très accidentogènes (« la côte de ville », portions en lacets entre Aubenas et Le Teil ; « la montée des Combes »). De plus, sur toute la section montagneuse, le réseau est très exposé aux rigueurs hivernales.

Problématiques particulières de la traversée de l'agglomération d'Aubenas et aménagements des RN 102 et 304

La circulation en centre-ville reste difficile. Aubenas supporte un trafic de transit en plus du trafic local. Aussi, des aménagements ont été réalisés ou sont en cours de réalisation. Un tunnel a été percé pour dévier le trafic (poids lourds notamment), qui n'avait d'autre choix auparavant que de passer en centre ville, sur les hauteurs. Il a été ouvert en 1996.

D'autres améliorations sont en cours pour éviter les passages au droit de certaines villes.

La déviation de Saint Privat, porte d'entrée Nord Est de l'agglomération d'Aubenas, est en cours de réalisation (1ère tranche). Cette déviation permettra de relier la RN 304 à la RN 102 en évitant Saint Privat et Aubenas. Sa mise en service est prévue en 2004.

Cette déviation pourrait se prolonger par la déviation de la RD 104 (Aubenas - Alès) envisagée par le Conseil Général. Ces aménagements permettraient également de dévier le trafic de transit et constituerait un meilleur accès au Sud.

La déviation au droit de la commune de Labégude (Aubenas Nord) est en cours de travaux depuis décembre 2000 et sera mise en service fin 2003. Elle doit permettre d'améliorer les conditions de circulation et de désengorger le trafic. Actuellement, le feu de Labégude constitue un des points noirs de circulation où les bouchons aux heures de pointe et en été sont très importants (17 000 véhicules/j, comportant des pics de 30 000 véhicules/j l'été).

Concernant le « contournement du Teil », une première tranche est inscrite au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 (déviation Nord de la RN 86, le long du Rhône). Il reste à effectuer la déviation de la RN 102 (contournement Nord du Teil), prévue au prochain contrat de plan. La déviation du Teil devrait représenter une amélioration pour l'accès à la vallée du Rhône et aux intermodalités car ce secteur constitue actuellement le goulot d'étranglement pour le trafic en direction de la vallée du Rhône.

Ces aménagements de la RN 102 ont pour objectifs de contribuer à une meilleure accessibilité et fiabilité des temps de parcours, tant à partir de la vallée du Rhône que des grands axes irriguant le Massif Central et de permettre une circulation fluide tant en période estivale qu'en période hivernale.

Les relations Aubenas - Sud Ardèche.

L'agglomération d'Aubenas est plus tournée vers le Sud du département que vers Privas. Mais, le réseau de desserte Sud actuel est très vite saturé en été. Les axes routiers importants en dehors de la RN 102 sont des routes départementales. Elles ont une importante fonction touristique (accès à Vallon Pont d'Arc et les gorges de l'Ardèche entre autres). La RD 104 « Aubenas-Alès » est l'axe de transit Nord-Sud d'Aubenas hors agglomération. Cette ancienne route nationale a bénéficié de quelques aménagements particuliers mais certaines sections restent peu satisfaisantes. Des portions sont notamment très accidentogènes. La liaison Ardèche Sud / Gard s'effectue alors difficilement.

Par ailleurs, l'enclavement du Sud Ardèche est véritablement un problème local alarmant pour l'avenir du département. (potentiel touristique et surtout maintien de la population). Une sensation d'éloignement et de mise à l'écart caractérise souvent le sentiment ardèchois, notamment dans les communes les plus enclavées.

De plus, les perspectives touristiques espérées par le site de restitution de la grotte Chauvet qui devrait drainer un nombre très important de visiteurs, posent la question de l'accès au Sud

Ardèche dans la configuration actuelle du réseau. Cet enjeu justifie également que des solutions soient envisagées.

Le besoin de désenclavement routier du bassin d'Aubenas est donc patent. Aubenas souffre incontestablement d'une insuffisance de qualité de liaison avec la vallée du Rhône et avec le Sud en direction d'Alès.

A l'heure de l'Espace de restitution de la grotte Chauvet et du PNR des Monts d'Ardèche, il est important de désenclaver le bassin d'activités et d'emploi d'Aubenas tout en assurant dans le même temps une meilleure desserte touristique de l'Ardèche méridionale et en favorisant l'accès à la zone de Piémont et à la montagne ardéchoise en temps raisonnable et dans de bonnes conditions de sécurité.

.III - Le fonctionnement du pôle de Privas

Privas, ville préfecture du département, est le centre des services administratifs. Cependant, elle n'est que la 5ème ville la plus importante d'Ardèche au regard du nombre d'habitants. Son aire urbaine regroupe 20 795 habitants, soit 17 communes.

Les relations avec les autres pôles ardèchois

Privas est situé sur le versant rhodanien du Col de l'Escrinet. Ses communications vers l'arrière pays se heurtent ainsi rapidement à des talus montagneux. La zone d'influence directe de Privas s'en trouve restreinte.
La liaison Privas - Aubenas est rendue difficile par le passage obligé du col de l'Escrinet via la RN 304. Cette portion présente une faible qualité des aménagements et un temps de parcours variable.
Les liaisons de l'agglomération privadoise avec le Nord du département, notamment Annonay, se font difficilement et obligent à emprunter la vallée du Rhône.

Avec un pourtour montagneux peu peuplé, Privas est ainsi plus tourné vers la vallée du Rhône et l'agglomération de Valence.

Les relations avec le couloir rhôdanien

L'axe préférentiel des échanges Domicile - Travail reste le bassin de Valence. Les migrations alternantes quotidiennes sont importantes.
On observe également un phénomène de dépendance de l'agglomération au niveau du recours aux grands équipements et aux activités commerciales (notamment sur Valence). Ce phénomène tend à s'amplifier dans le temps avec les implantations commerciales de la vallée du Rhône et le développement universitaire.

Les flux d'échanges du pôle privadois avec la vallée du Rhône sont donc importants. Cependant, même si l'agglomération subit des relations de dépendance, elle montre également un certain dynamisme qui repose sur l'accueil d'activités diverses nouvelles.

Le lien Privas - vallée du Rhône tend cependant à se confirmer avec l'amélioration progressive des liens de communication. Privas bénéficie d'un réseau relativement favorable à l'Est, lui permettant d'être rapidement raccordée à la vallée du Rhône, ses pôles de services et les intermodalités.

La section Est de la RN 304 assure la liaison entre la ville préfecture et la vallée du Rhône. Elle s'inscrit dans la vallée de l'Ouvèze dans un site très contraint par la topographie. Cependant, elle présente un tracé en plan relativement moyen. Cette liaison tortueuse comporte un nombre important de traversées d'agglomération.
La RN 304 Privas - vallée du Rhône, est concurrencée, au Sud, par un itinéraire départemental alternatif qui assure la même liaison en plaine et sans traversées d'agglomération. Les RD 2 et RD 22 revêtent des fonctions de liaisons avec, soit les villes centres de Valence et Montélimar, soit l'accès aux échangeurs autoroutiers.

Il est envisagé de procéder à un échange domanial entre cet itinéraire départemental et la RN 304 section « Privas-Vallée du Rhône » (temps de parcours très voisin mais avec une fiabilité beaucoup plus grande en période chargée de l'axe départemental). La DDE a proposé le classement de l'itinéraire départemental RD 2 - RD 22 dans le réseau national. Le Conseil Général de l'Ardèche et la ville de Privas y sont également favorable.

Une fiche d'itinéraire concernant la liaison Privas - vallée du Rhône est en cours d'approbation.

Le pôle de Privas se tourne donc plus facilement vers la Drôme et le couloir rhodanien, en raison d'axes routiers au tracé plus favorable en direction de la vallée, conjugués à un relief plus doux à l'Est.
Le relief montagneux très contraignant du territoire et la configuration du réseau routier intérieur pose donc le problème des temps de parcours entre Privas et les autres communes ardéchoises. Ses relations avec Aubenas, le plateau et le Nord-Ardèche sont difficiles.
En sa qualité de ville préfecture, les liens de Privas avec ces différents pôles locaux auraient pourtant besoins d'être favorisés.

CONCLUSION GENERALE SUR LES POLES LOCAUX

En Ardèche, les axes majeurs de communication d'intérêt régional et national n'ont pas les caractéristiques adaptées à leur rôle Le département, dépourvu d'autoroute, de liaison aérienne et de desserte ferroviaire voyageurs, voit les échanges entre ses pôles, ses communications externes et son développement économique directement conditionnés par la qualité de sa desserte routière.

Hors, le réseau routier est fortement handicapé par les difficultés dues au relief, à l'éclatement géographique de l'habitat et des activités, à l'afflux touristiques estival mais surtout à son insuffisance. Actuellement, la moitié des communes se trouve à plus d'une demi-heure des services et des équipements.

L'enclavement de nombreuses communes ardèchoises freine le développement équilibré du territoire. Des améliorations conséquentes et durables sont urgentes pour l'Ardèche pour rompre cet isolement.

Il est important de rappeler que les exigences de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982 étaient de ne laisser aucune commune à plus de 50 km ou de 45 minutes d'un échangeur autoroutier, d'une route à 2x2 voies ou d'une gare TGV à échéance 2015.

IV - LE DEPARTEMENT DE L'ARDECHE ET LES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE

IV-1 - La problématique des déplacements

Le département de l'Ardèche occupe, au cœur du Sud -Est, une position privilégiée par sa position médiane dans la vallée du Rhône, axe majeur de communication en Europe et lieu de concentration des grandes infrastructures de transports.

Avec les trois quarts de son territoire en zone de montagne, le milieu physique ardéchois rend les déplacements difficiles. Les principales voies de communication routières se structurent ainsi en peigne, dans les profondes vallées entaillant le relief. De plus, le département est dépourvu d'autoroute, de liaison aérienne et de desserte ferroviaire voyageurs.

C'est pourquoi, la route étant l'unique moyen de déplacement, la qualité de sa desserte revêt toute son importance afin de faciliter la mobilité au sein de son territoire, d'ouvrir l'accès à l'intermodalité mais aussi pour permettre d'assurer correctement les fonctions de transits interrégionaux.

Cependant, le trafic actuel constaté sur la vallée du Rhône et l'engorgement annoncé de celle-ci dans un proche horizon rend la situation du département inquiétante, d'autant plus que les choix actuels n'envisagent aucune solution à court et moyen terme.

A - La situation du département de l'Ardèche

1) Le réseau routier national et départemental ardéchois

Le linéaire de routes nationales se déroule sur 300 kilomètres. Il se compose ainsi :

- une pénétrante, la RN 102, axe structurant de désenclavement entre le Massif-central et la vallée du Rhône,

- un barreau au nord, la RN 82, qui dessert Annonay, principal bassin d'activité industrielle du département.

- une liaison transversale, la RN 304, qui relie Privas, le chef-lieu de Préfecture, à l'axe Rhodanien et au bassin d'Aubenas, et se prolonge par la RD 104 vers Alès et le Languedoc.

- enfin la RN 86, axe Nord-Sud parallèle à l'A 7 et aux grandes infrastructures de transport de la vallée du Rhône, avec sa desserte en peigne, véritable épine dorsale du département.

L'ossature départementale, avec 3 500 km, constitue la desserte de proximité.

2). Le rôle incontournable (ou essentiel) de la Vallée du Rhône

La Vallée du Rhône est ainsi parcourue par l'autoroute A 7 et par les deux routes nationales RN 86 et RN 7, qui captent, désormais, la quasi-totalité du trafic local et plus des 4/5ème du trafic de transit de l'axe.

L'axe longitudinal ardéchois : la RN 86

La RN 86 joue un rôle essentiel d'échanges courtes distances entre les bassins d'activités qui jalonnent la vallée du Rhône et dans le trafic de transit venant du Massif central pour se diriger vers la vallée du Rhône.

Pour effectuer de plus longues distances du Nord au Sud, les automobilistes préfèrent emprunter l'A7 ou la RN7, en raison du. handicap que constituent les traversées d'agglomération et le manque de possibilités de dépassement sur la RN 86.

Par ailleurs, la RN86 est une voie de délestage du couloir rhodanien (notamment pour le trafic estival ou en cas de difficultés climatiques). Les flux de touristes qu'elle capte en période estivale sont notamment significatifs. Cette parallèle à la RN 7 et A 7 nécessite donc la poursuite des efforts engagés en terme d'aménagements qualitatifs et de sécurité pour assurer une desserte locale appropriée et une fluidité suffisante du trafic. Les priorités d'aménagement du réseau routier national consistent à améliorer surtout des relations entre les pôles urbanisés d'Aubenas, Privas et Annonay à la Vallée du Rhône.

L'autoroute A 7

L' A 7 est l'axe privilégié des échanges entre le France du Nord et la France du Sud, entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Mais localement, cet axe représente également le véritable axe Nord - Sud de l'Ardèche, bien qu'étant pourtant extra départemental.

Le réseau routier ardéchois, dans sa configuration actuelle, ne permet pas des niveaux de dessertes efficaces entre agglomérations ardéchoises, voir possibles parfois (pas de liaison directe Privas - Annonay par exemple). Les communications sont difficiles.

L'Ardèche est ainsi tributaire de l'axe Vallée du Rhône tant pour ses déplacement internes, externes que pour l'accès aux intermodalités : autoroute, réseaux SNCF, TGV et aérien. Aussi, cet axe joue, par sa structuration longitudinale, un rôle incontournable dans le désenclavement du territoire ardéchois.

Dans ces conditions, le département a besoin qu'il existe une fluidité du trafic sur cet axe. Hors aujourd'hui, le réseau est saturé lors d'incidents météorologiques et des périodes de « transhumance ». L'axe de la vallée du Rhône est ainsi fragile et vulnérable. Il convient donc de le défragiliser lors de ces périodes pour éviter d'atteindre le point de rupture. Par ailleurs, dans un contexte d'accroissement constant du trafic routier et malgré le développement du multimodal, la vulnérabilité de cet axe augmente.

B - L'urgence de faire des choix

Le schéma de service collectif de transport confirme à l'horizon 2020, en l'absence de nouvelles dispositions, la forte dégradation du niveau de service des autoroutes de la vallée du Rhône (A 7) et du couloir languedocien (A 9).

Localement, les problèmes des déplacements induits en Ardèche seront patents.

Ainsi, outre les enjeux nationaux et européens que représente cet axe, c'est la question de la desserte ardéchoise qui sera également à soulever au regard des enjeux économiques et touristiques notamment.

Par ailleurs, pour l'avenir du département, il faut également que la vallée du Rhône reste un lieu d'échanges et d'ouverture à l'intermodalité.

IV-2 - L'intermodalité des transports en Ardèche

Le relief marqué du département et le fait que la route soit l'unique mode de déplacement en Ardèche, incite le territoire à se tourner vers la vallée du Rhône. Cette dernière est incontestablement le lieu d'ouverture à l'intermodalité pour le département.

A. L'offre d'intermodalité

- L'autoroute A7 est l'axe privilégié des échanges entre la France du Nord et la France du Sud, entre l'Europe du Nord et l'Europe du sud. Aujourd'hui, les périodes de saturation de l'autoroute et des RN de la vallée du Rhône rendent nécessaire d'évaluer l'échéance d'un éventuel engorgement et les solutions à mettre en œuvre.
- L'absence de transport ferroviaire voyageurs est en partie palliée par l'intégration, en 1992, de lignes d'autobus de l'Ardèche dans le réseau régional, gérées par le Conseil Régional depuis 1997 et exploitées par la SNCF.
- Le 10 juin 2001, la nouvelle ligne TGV Paris Méditerranée a été mise en service. La gare classique de Valence garde une fonction de desserte locale et régionale.

  Les principes de la réorganisation récente de la desserte TER en Ardèche traduisent la volonté de relier le mieux possible l'Ardèche au TGV et TER de la vallée du Rhône et d'assurer des missions régionales en complémentarité des services départementaux.
- L'aéroport Lyon Saint-Exupéry, avec sa gare TGV à proximité immédiate des terminaux aériens, est devenu avec Paris Charles de Gaulle, la seule grande plateforme multimodale de France.
- Le Rhône, dont la part modale de transport fluvial de marchandises reste encore très faible. L'Ardèche, notamment, est bordé sur 140 km par ce fleuve navigable et en tire fort peu parti jusqu'à présent.

La cohérence intermodale des transports doit se traduire par la valorisation des itinéraires routiers de rabattement sur les axes multimodaux performants du sillon rhodanien.

B – L'intermodalité fer - route

L'intermodalité se développe aujourd'hui dans un contexte de forte prédominance du trafic routier et de sous-représentation du transport ferroviaire.
En France, le transport combiné rail - route présente de forte disparités régionales. Les principaux axes se concentrent sur la ligne Lille - Paris - Lyon - Marseille qui représente plus de 51 % du trafic national.

En Ardèche, le transport de marchandises s'effectue uniquement le long de l'axe Nord-Sud , en rive droite du Rhône.

C -.Les plates - formes multimodales existantes en Ardèche

Les sites multimodaux existants sur le département sont peu nombreux et de faible importance. En effet, la concentration de plates formes multimodales se situe essentiellement en région urbaine de Lyon. De plus, à proximité, le long de la vallée du Rhône en rive droite, la plate forme multimodale de Portes lès Valence est fortement concurrentielle.

Le site du Theil

La gare fret SNCF au Teil, au droit de Montélimar, est cependant de faible importance avec une superficie très modeste de l'ordre d'un hectare (source : enquête CRCI de Rhône - Alpes en 1995).
Cet embranchement ferroviaire est destiné à traiter le trafic du sud Ardèche. Il est le lieu de transbordement de la marchandise camions - trains.
Par ailleurs, Le Teil est le site de production des ciments Lafarge. Aussi, la gare SNCF est devenue la base de développement de l'entreprise. Celle-ci est également utilisatrice de la voie d'eau. Elle dispose d'un embranchement fluvial privé avec un port concédé à la CNR.

Avec deux autres gares ardéchoises, St Peray et La Voulte, la gare du Teil permet le stockage, l'expédition et la réception d'une large gamme de marchandises.

Le site du Pouzin

Situé à 4 km de l'échangeur autoroutier de Loriol, c'est un important site industriel et portuaire de la CNR (23 ha au total dont 13,6 ha encore amodiable) mais il reste un site à enjeux secondaires, difficilement concurrentiel. Il est embranchable au réseau ferré. Un quai banalisé existe, long de 25 mètres (construit et géré par la CNR). Ce site reste à valoriser.

Caractéristique principale : Sur le site du Pouzin se trouve également une zone industrielle fluviale équipée d'un quai privé. Ce quai privé de 100 m, géré par la CNR et mis à disposition, est installé sur la zone avec un silo céréalier de 60 000 tonnes exploité par la société MAGEFI SICA.(source : DRE RA et VNF, le transport fluvial sur l'axe Rhône Saône, juin 1993). Cet appontement privé assure les trafics propres à la société.
Par ailleurs, concernant les appontements privés, il est important de souligner qu'ils sont nombreux le long de l'Axe Rhône - Saône avec une localisation soit diffuse, soit regroupée sur des sites portuaires. En Ardèche, on peut noter un appontement privé à Cruas également. Il est utilisé pour les activités de la centrale nucléaire. EDF en est le gestionnaire.

Au Pouzin, se situe également, à proximité de l'échangeur autoroutier, le parc industriel « Rhône vallée ».D'une superficie totale de 98 ha dont 77 ha sont encore disponibles, cette zone d'activité est en plein développement. Il est particulièrement conçu pour accueillir d'importants projets logistiques et industriels. La voirie interne est dimensionnée pour un important trafics de poids lourds.
Le potentiel du site pose la question des besoins (et potentialités de développement) à l'avenir en matière de multimodalité.

Autres sites CNR en Ardèche :

Il existe un site d'activité de 12 ha (3 entreprises implantées) à Andance et une zone d'activités de 10 ha à Tournon. Ces deux sites ne disposent plus de terrains disponibles. Par ailleurs, ils ne possèdent pas d'embranchement ferroviaire ou fluvial.

La proximité de la plate forme multimodale de Portes lès Valence

Située en bordure du Rhône canalisé, à proximité du faisceau ferroviaire de Portes les Valences et d'une superficie de 50 ha, elle comprend :

- une zone portuaire CNR de 20 ha, gérée par la CCI de Valence, avec un port fluvial public et un quai de 230 m.
- une zone industrielle et logistique attenante de 100 ha,
- un embranchement ferroviaire à proximité du faisceau ferroviaire et de la gare fret de Portes les Valence.

Cette zone est proche de l'échangeur autoroutier de Valence Sud (A 7). Elle constitue un équipement régional important orienté sur les activités liées au transport et à la distribution, avec un objectif d'ouverture sur l'international et éventuellement une vocation euro - régionale sur des secteurs spécialisés.

Cependant, la situation de Valence, entre les grands pôles de la région urbaine de Lyon et du grand delta, ne lui permet pas toutefois de bénéficier de l'attractivité suffisante nécessaire à une plate forme euro - régionale tant au niveau du potentiel économique de son bassin que des infrastructures indispensables à l'intermodalité (pas de triage du plan ferroviaire, ni de port d'étape des lignes conteneurs et fluviaux maritimes notamment).

Alors que les premiers aménagements datent des années 1980 (port public, zone industrielle et portuaire de la CNR), le syndicat des services de l'agglomération valentinoise qui regroupe cinq communes de l'agglomération de Valence (Valence, Guilherand-Granges, Bourg les Valence, St Peray et Portes les Valence) a fait évoluer depuis 1990 ce site avec un projet couvrant une centaine d'hectares et comprenant outre la zone industrielle et portuaire existante, « un coeur logistique » et des activités industrielles ou tertiaires implantées à la périphérie.

D – Les aires de stockage en Ardèche.

Il existe des aires de stockages privées en Ardèche. Pour exemple, l'entreprise BSN de fabrication de bouteilles décorées est implantée à Labégude, au Nord d'Aubenas où elle a aménagé son site de fabrication. Mais, elle dispose également d'un bâtiment couvert de 1 ha à Lavilledieu, au Sud d'Aubenas où elle stocke ses productions (bouteilles finies) et traitent ses expéditions vers la vallée du Rhône. L'entreprise a aussi une aire de stockage de bouteilles cassées. Les marchandises sont acheminées d'un site à un autre par camions, ce qui génère un trafic local et un trafic en direction de la vallée du Rhône non négligeable.

IV-3 - Les services régionaux de voyageurs

La Région Rhône - Alpes est compétente en matière de gestion TER (ferroviaire ou routière) depuis 1997, puisque suite à la loi du 13 février 1997 instaurant l'expérimentation de la décentralisation de la compétence d'organisation des transports régionaux de voyageurs aux Régions, elle a été retenue parmi les régions pilotes volontaires.

Elle a ainsi signé une convention avec la SNCF pour s'investir à titre expérimental dès 1997 :
- le Conseil Régional décidait de la consistance du service TER et le finançait,
- la SNCF assurait l'exploitation du service et apportait son expertise dans le cadre d'un travail commun avec la Région.

La SNCF assure ainsi le rôle d'opérateur de transport pour le service TER Rhône - Alpes depuis cette date.

Cette période d'expérimentation s'est achevée fin 2001 avec la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) et l'adoption de la régionalisation comme principe de gestion étendu à toutes les Régions.

Le département de l'Ardèche est entièrement tributaire des systèmes de transports et de circulation de la moyenne vallée du Rhône, dont la plus part sont situés sur la rive gauche. Le niveau de la desserte TER apparaît ainsi particulièrement primordial et déterminant.

Bien qu'en matière de transport régional voyageurs en Rhône - Alpes, la desserte TER s'effectue à la fois par trains et par cars, les liaisons en Ardèche sont exclusivement routières: dessertes TER par autocars (système bus express). Le service voyageur du transport ferroviaire a été supprimé en 1969, y compris sur la rive gauche du Rhône où seul le transport marchandise a été maintenu. Ainsi, l'Ardèche est le seul département français ne disposant d'aucun arrêt ferroviaire voyageurs sur son territoire.

Récemment, la mise en service de la nouvelle ligne TGV Méditerranée et l'ouverture de la gare Valence TGV (10 juin 2001) ont induit une nouvelle organisation de la desserte ferroviaire des TER routiers en Ardèche.
En effet, l'ambition d'une complémentarité entre le réseau national (TGV) et régional (TER) a été réaffirmée. La nouvelle gare Valence TGV a vocation à constituer un véritable pôle d'échanges entre TGV, TER (rail et route) et autocars départementaux. Aussi, afin de connecter directement l'offre TER au réseau TGV grandes lignes, la Région Rhône -Alpes a

saisi l'opportunité de cette nouvelle ligne TGV pour opérer une profonde modification des dessertes et réorganiser ainsi les services TER.

Elle a notamment souhaité restructurer le réseau routier TER ardéchois pour une meilleure articulation des liaisons avec le TGV, dans l'ambition d'assurer de véritables missions régionales.

En Ardèche, les lignes TER existantes sont les suivantes :
- la ligne Annonay - Lyon - Valence TGV
- la ligne Vallon Pont d'Arc - Les Vans - Aubenas - Montélimar (prolongée parfois vers Valence TGV).
- la ligne Aubenas - Privas - Valence TGV

Ces lignes ardéchoises ont désormais des fréquences renforcées sur des itinéraires plus rapides et à destination de gares en correspondance avec les lignes TGV Nord et Sud et les trains TER de la Vallée du Rhône, en liaison avec les TER des régions limitrophes.
Depuis le 10 juin 2001, la liaison TER Valence TGV - Privas bénéficie notamment d'une desserte cadencée (en semaine, fréquence à la demie - heure en heure de pointe et à l'heure le reste de la journée) soit 22 allers et retours quotidiens via la vallée de l'Ouvèze. Par ailleurs, la région a prévu de mettre en place une desserte Valence - Privas via la vallée de la Payre dès décembre 2002. En revanche, il n'existe pas de ligne directe Privas - Valence ou Aubenas – Valence.

Cependant, en contrepartie d'un meilleur rabattement favorisé vers la Vallée du Rhône, certaines modifications peuvent apparaître pénalisantes pour l'Ardèche. La mise en service du TGV et l'ouverture de la gare Valence TGV se sont accompagnées d'une baisse du nombre d'arrêt TGV en gare de Montélimar. Il apparaît désormais moins évident, pour une partie des ardéchois du sud, de prendre le TGV et pose, par exemple, la question du niveau d'accès au site de la grotte Chauvet à l'avenir.

Par ailleurs, la Région a opéré une simplification et une homogénéisation de la politique d'arrêt des cars pour plus de lisibilité et de rapidité : toujours un même itinéraire déterminé, et un seul arrêt par commune desservie.

Aussi, certains arrêts peu fréquentés ou liaisons TER ardéchoises ont été supprimés pour gagner en temps de parcours, notamment des antennes en amont des villes principales. Votées en conseil régional, ces modifications de parcours, effectives depuis la mise en service du TGV méditerranée, concernent notamment :
- La commune de Lalevade qui n'est plus atteinte par les TER. Le départ s'effectue désormais uniquement d'Aubenas (à destination de Valence via Privas),
- Le départ - arrivée de La Louvesc qui a été supprimé. Le départ de la ligne s'effectue désormais directement d'Annonay.

Ces suppressions ont suscité de vives réactions de la part des Ardéchois et posent le problème des déplacements intérieurs entre petites communes.

De ces changements ressort ainsi une volonté claire de relier le mieux possible l'Ardèche au TGV et aux TER de la vallée du Rhône (y compris PACA et Languedoc - Roussillon). Mais les conséquences locales induites ne favorisent pas la situation de certaines communes ardéchoises. La Région a fait le choix de favoriser les rabattements et d'assurer des missions régionales en complémentarité des services départementaux.

Elle a, en effet, souhaité revenir à une plus grande logique de complémentarité entre une desserte régionale et un réseau départemental. Aussi, le principe de distinction des services à

caractère régional (rabattement sur la vallée du Rhône avec des temps de parcours attractifs, tarification SNCF), des services à caractère départemental (irrigation fine des territoires, dessertes scolaires, tarification départementale) a été adopté d'entente avec le Conseil Général de l'Ardèche.

Cette distinction a fait l'objet de travaux particuliers en prévision des évolutions nécessaires de desserte de rabattement vers la vallée du Rhône liées à la mise en service du TGV Méditerranée. Ces travaux ont été mis en commun entre les deux autorités organisatrices et ont abouti, pour les dessertes TER, à l'instauration notamment de la tarification SNCF à partir du 10 juin 2001. Ainsi, les usagers des autocars TER bénéficient désormais du système tarifaire SNCF sur toutes les dessertes possibles en Ardèche.
En contrepartie des diverses suppressions de liaisons TER, le Conseil Général réfléchit actuellement, en collaboration avec le Conseil Régional, à la mise en correspondance de ses lignes routières avec le réseau TER afin de permettre la meilleure forme de rabattement et une coordination accrue de leurs réseaux de transports collectifs respectifs.

Par ailleurs, le Conseil Général de l'Ardèche, en tant qu'autorité organisatrice de transports collectifs interurbains, assure également des liaisons interdépartementales. Outre des liaisons avec la vallée du Rhône, certaines lignes régulières (quotidiennes ou hebdomadaires) relient des communes de l'Ardèche avec le Gard, la Loire ou la Haute Loire, par exemple :
- Aubenas - Les Vans - Alès
- Aubenas - Vallon - Avignon
- Aubenas - Thueyts - Langogne - Le Puy
- Annonay - St Etienne
- Tournon - St Agrève - St Etienne

Enfin, la remise en service des dessertes voyageurs par trains en rive droite du Rhône, actuellement exclusivement dédiée au fret, n'est pas à l'ordre du jour. Le choix est plutôt de favoriser de meilleurs rabattements sur Montélimar ou Valence notamment. De nombreux ardéchois s'interrogent sur les liaisons TER exclusivement routières alors que le département supporte une voie majeure de transport marchandises dont elle n'a qu'un accès exclusivement fret très limité.

Les diverses modifications de l'organisation du réseau TER, opérées par la Région, ont été entreprises de façon à améliorer le niveau de service en terme d'accès à la Vallée du Rhône. Cependant, les choix se sont faits au détriment de certains territoires ardéchois souffrant déjà d'enclavement. Les transports en commun ne semblent donc pas résoudre le problème des déplacements ardéchois.

Dans un département peu peuplé, tel que l'Ardèche, le problème réside dans le fait que certaines liaisons se justifient difficilement alors que l'émiettement territorial oblige également à garder des dessertes indispensables.
Il est pourtant évident que, compte tenu de la problématique ardéchoise en matière de déplacements et systèmes de transport, les perspectives de développement envisagées par la Région en matière de services voyageurs, apparaissent particulièrement déterminantes pour le département en terme d'accès à la vallée du Rhône mais également de communications internes.

DDE de la Drôme

VALLEE DU RHONE / COULOIR LANGUEDOCIEN

V - ELEMENTS D'INFORMATION RELATIFS A LA DROME

1 - Desserte des pôles urbains et relations à l'autoroute

a) projets à 15 ans (infrastructures routières):

- APSI RN7 (maîtrise d'ouvrage Etat)
  - déviation de Bourg-lès-Valence (XII° CPER), en cours
  - mise à 2x2 voies de la déviation de St Rambert d'Albon (XII° CPER)
  - déviation de Livron/Loriol (XII° CPER)
  - déviation de Montélimar (non programmée financièrement)

- Liaisons transversales :
  - pont Sud de Valence, sur le Rhône (XI°-XII° CPER), en cours
  - amélioration de la liaison Montélimar / Le Teil - RN 104 (XII° CPER)
  - projet de Pont Nord de Valence, sur le Rhône : prévu sans programmation dans le cadre du PDU de l'agglomération valentinoise (maîtrise d'ouvrage collectivités locales, non définie)

- Liaison Grenoble-Sisteron : désenclavement de l'arrière-pays drômois

- Liaison A7-A49 dans la Plaine de Valence : non positionnée, mais prévue dans le cadre du schéma de services collectifs transports

b) Eléments du diagnostic Etat sur la relation «fonctionnement des pôles urbains / transports urbains / déplacements routiers » :

- <u>Plaine de Valence :</u>

  - espace où le taux de déplacements motorisés (VP) est un des plus élevés de France

- choix conjoint Etat/collectivités (dans le cadre de la démarche DVA engagée) d'un développement équilibré et multipolaire du territoire de la Plaine de Valence (allant plutôt dans le sens d'une accentuation du taux de déplacements motorisés)

  - nécessité de renforcer l'offre de transports collectifs interurbains ou périurbains et leur articulation avec les transports collectifs urbains (Valence et Romans). Etude en cours de lancement par le conseil général de la Drôme sur ce sujet (demande de participation Etat).

  - nécessité parallèlement de maîtriser la localisation des nouvelles zones d'habitat, de façon à permettre le développement des transports collectifs.

- <u>secteur de Montélimar :</u> étude préalable au volet « déplacements » du futur SCoT de Montélimar en voie de lancement par l'Etat (DDE 26).

c) Développement du mitage :

Le Couloir Rhodanien Drôme-Ardèche fait l'objet depuis plusieurs décennies d'une péri-urbanisation constante. Entre 1988 et 2000, disparition sur cet espace restreint de plus de 11.000 ha de surface agricole utile (au bénéfice des infrastructures, des zones d'activités et des zones d'habitat), correspondant évidemment à un mitage important même si on ne dispose pas d'indicateur spécifique sur ce phénomène proprement dit.

2 - Territoire, déplacements, tourisme

a) Orientations de la DTA sur le développement touristique (la DTA Alpes du Nord : concerne uniquement le Vercors - périmètre du Parc naturel) :

- amélioration de la desserte des stations : mention du projet d'amélioration de la route des Grands Goulets, permettant un accès plus fiable aux stations de moyenne montagne du Vercors

- importance de l'ouverture de la gare TGV de Valence, permettant un accès national rapide au pied du Vercors

b) Enjeux des relations tourisme/liaisons :

- desserte des arrière-pays drômois par la liaison Grenoble-Sisteron

- desserte de l'Ardèche Sud à partir de Montélimar en période estivale

3 - Territoire, déplacements, intermodalité, logistique

a - Relation « logistique / grands pôles d'échange / fonctionnement des agglomérations »

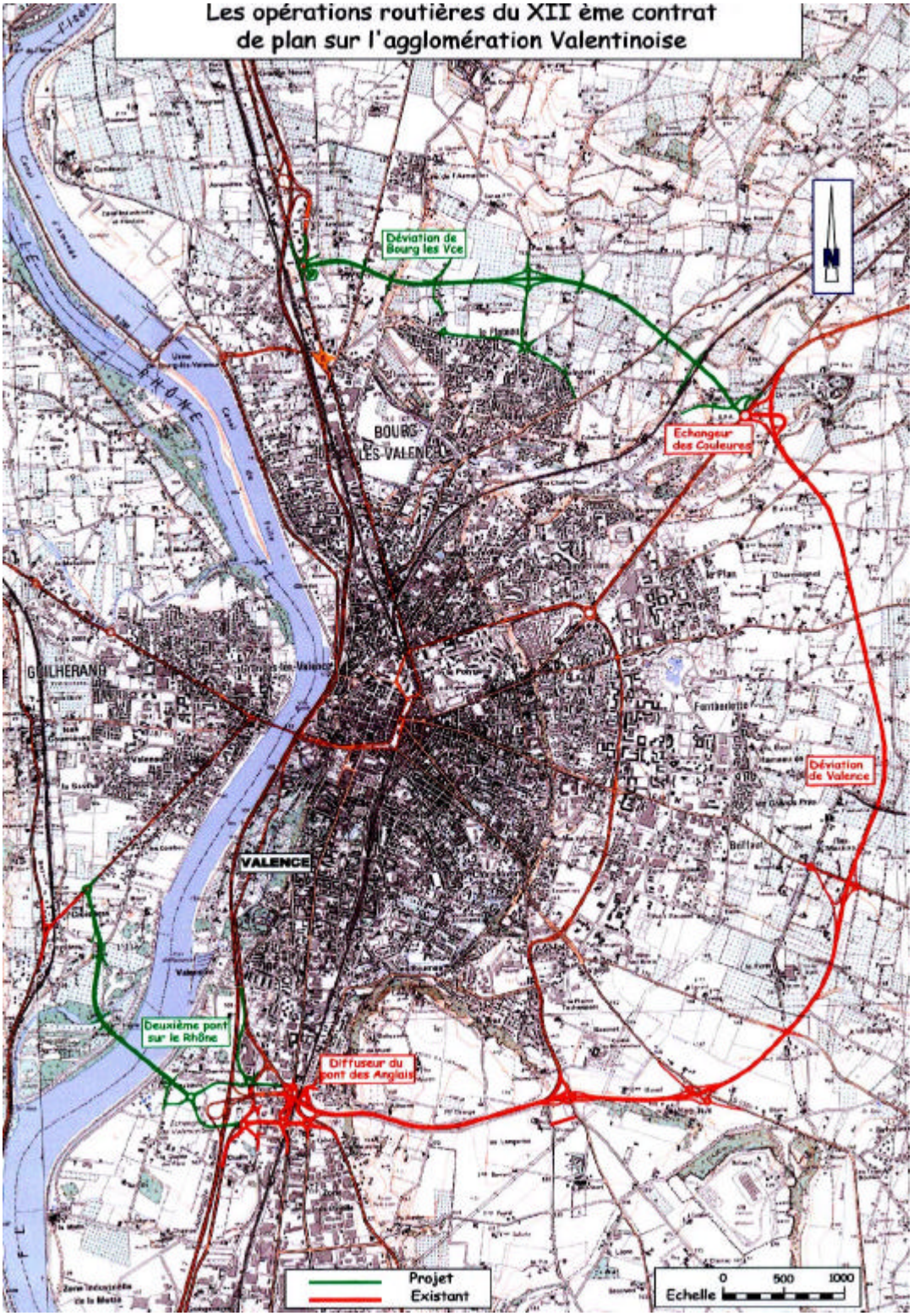
- importance de la fonction logistique pour le Couloir Rhodanien Drôme-Ardèche, mais située largement hors agglomération

- à signaler toutefois le pôle logistique de Portes-lès-Valence (banlieue sud de Valence) situé à la jonction Sillon Alpin / Axe rhodanien, desservi route / voie ferrée / voie navigable (port de commerce géré par la CCI de Valence), dont la qualité de desserte routière peut dépendre sensiblement des options prises en matière d'infrastructures autoroutières autour de Valence.

b) Fonctionnement et besoins de la logistique urbaine des pôles de la Moyenne Vallée du Rhône :

- très peu d'éléments de connaissance sur les transports de marchandises et la desserte logistique interne des agglomérations de Valence et de Montélimar,

- a priori, peu de problèmes perçus jusqu'à ce jour, vraisemblablement en raison de la taille encore modeste de ces agglomérations


Les opérations routières du XII ème contrat
de plan sur l'agglomération Valentinoise
Déviation de
Bourg les Vce
Echangeur
des Couleures
BOURG
LES-VALENCE
GUILHERAND
VALENCE
Déviation
de Valence
Deuxième pont
sur le Rhône
Diffuseur du
pont des Anglais
Projet
Existant
0
500
1000
Echelle

LA RN 7 DANS LA DROME

I – Une artère interurbaine

Les études de l'avant-projet sommaire d'itinéraire de la RN 7 entre Vienne et Orange ont permis de définir le parti d'aménagement de cette route, soit une artère interurbaine. Sa vocation principale est la desserte comme l'indique la prépondérance des déplacements de courte distance et la faiblesse du transit.

La RN 7 reçoit des trafics intenses, pouvant atteindre 20000 véhicules/jour actuellement et devant s'élever localement à 25000 véhicules/jour en 2015. Ce trafic est essentiellement local, le transit étant infime (4 % de Vienne à Orange).

L'aménagement de la RN 7 doit élever un niveau de service actuellement bas, rendre la route plus sûre et renforcer sa fonction de desserte sans développer le transit.

Ces caractéristiques et ces objectifs renvoient à un aménagement fondé sur une chaussée double (2 x 2 voies) et une succession de carrefours plans, ici principalement des giratoires. Ce principe permet en effet d'améliorer le service rendu aux usagers résidents qui se déplacent sur de courtes distances tout en dissuadant les usagers en transit à l'emprunter, puisque la vitesse moyenne reste faible en raison de la présence de nombreux carrefours aménagés.

II – Les aménagements prioritaires

La requalification de la RN 7 entre Vienne et Orange requiert un phasage de réalisation fondé sur des priorités objectives. Une analyse multicritères a permis de faire ressortir les aménagements à privilégier à moyen terme (15 à 20 ans) et en favorisant ceux qui se situent dans le prolongement les uns des autres, afin de requalifier des sections suffisamment longues pour que l'intérêt de l'aménagement soit probant.

Pour la Drôme, 3 sections ont été retenues :

- de Tain L'Hermitage à Valence Nord,
- de Portes-Les-Valence à Loriol Sud,
- du Nord de Montélimar à Donzère.

NB : la section Valence Nord – Portes-Les-Valence relève du DVA et non de l'APSI.

S'y ajoute la mise à 2 x 2 voies de la déviation de St-Rambert d'Albon, aménagement très compétitif permettant de dégager un espace de dépassement entre Péage-de-Roussillon et Tain L'Hermitage.

III – La RN 7 et le volet routier du XIIe contrat de plan

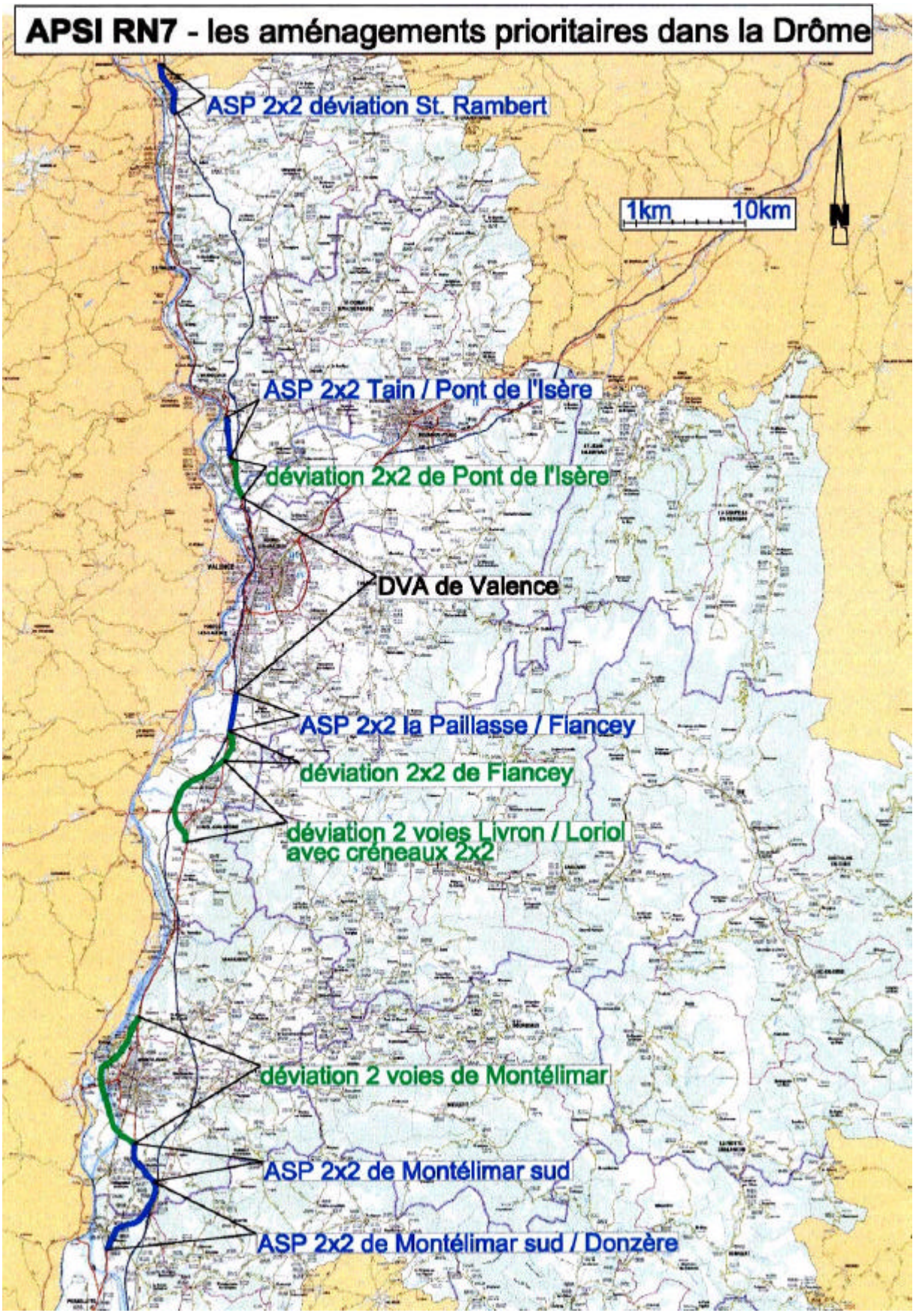
Les opérations inscrites au volet routier du département de la Drôme sont conformes aux priorités citées ci-dessus.

Ont été inscrits :

- la fin des opérations autour de l'agglomération Valentinoise permettant d'assurer la déviation complète de la RN 7 depuis l'échangeur de Valence Nord jusqu'à l'échangeur de Valence Sud,
- la mise à 2 x 2 voies de la déviation de St-Rambert,
- la déviation de Livron – Loriol.

Les deux autres opérations concernent des liaisons transversales Drôme – Ardèche. Il s'agit :

- d'une nouvelle liaison RN 7 – RN 86 au Sud de Valence (2ème Pont sur le Rhône),
- l'aménagement de la RN 104 entre le Teil et Montélimar.


APSI RN7 - les aménagements prioritaires dans la Drôme
ASP 2x2 déviation St. Rambert
1km
10km
N
ASP 2x2 Tain / Pont de l'Isère
déviation 2x2 de Pont de l'Isère
DVA de Valence
ASP 2x2 la Paillasse / Fiancey
déviation 2x2 de Fiancey
déviation 2 voies Livron / Loriol
avec créneaux 2x2
déviation 2 voies de Montélimar
ASP 2x2 de Montélimar sud
ASP 2x2 de Montélimar sud / Donzère

conseil
général
des Ponts et
Chaussées

Tour Pascal B
92055
La Défense Cedex