



Débat public politique des transports vallée du Rhône arc languedocien

Audition publique du 17/05/06



Fort développement des services aux voyageurs

- La LGV Méditerranée en 2001 => 3 million de voyageurs en plus
- Régionalisation et CPER
 - 1997 à 2002 : +25 % en RA, +55% en PACA, +50% en LR
 - 2004 à 2005 : environ +10 % en PACA

Fragilité économique et technique du fret

- Chute des trafics de 2000 à 2005 (stabilité en vallée du Rhône et Arc Languedocien)
- Attentes fortes de fiabilité et de gains de productivité
- Espoirs dans le plan fret SNCF, fortes attentes pour le combiné et l'autoroute ferroviaire

De la capacité en vallée du Rhône Des aménagements nécessaires sur l'arc languedocien

Des signes avant-coureurs d'une évolution vers une mobilité plus durable en rupture avec la tendance des dix dernières années

- En 2005, la circulation routière a reculé alors que le fer a progressé¹
 - +0,6% VL sur les autoroutes concédées et -1,9% VL sur le reste du réseau routier
 - +3,1% pour les TGV et +6,4% pour les TER

¹ - Source : Rapport de la commission des comptes de la nation – Premiers résultats

Des actions engagées...

- Modernisation du réseau et de son exploitation
- Poursuite des CPER, du CIACT (dont LGV PACA, Contournement de Nîmes et Montpellier...) et des études pour une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan
- Développement des services d'autoroute ferroviaire

... et d'autres à venir, qui valorisent les atouts des modes collectifs

- Pour les chargeurs : répondre aux exigences de fiabilité et de coût, miser sur une synergie fer, fleuve, mer renforcée pour développer le transport combiné
- Pour les voyageurs : garantir un accès facilité aux pôles de services et d'emplois et permettre aux citoyens-clients de préférer le plus souvent les modes de transport collectifs aux modes individuels

... au sein d'une politique des transports intégrée, au service de l'aménagement et de la cohésion des territoires

- Pour éviter de prolonger les comportements actuels : des investissements routiers à sélectionner selon des critères de développement durable et d'aménagement des territoires, au bénéfice des transports collectifs
- Un urbanisme à penser en fonction des questions de mobilité, valorisant les transports collectifs

Plus de fiabilité et de lisibilité

- Grâce au cadencement généralisé en réseau

Des capacités supplémentaires pour des services nationaux et régionaux

- Faire le CNM / Étudier une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan
- Aménager le nœud ferroviaire lyonnais
- Des aménagements à Paris et entre Lyon et Paris

L'ouverture de la grande vitesse aux services régionaux

- Réponse aux attentes des collectivités régionales

Vers l'intégration des transports collectifs

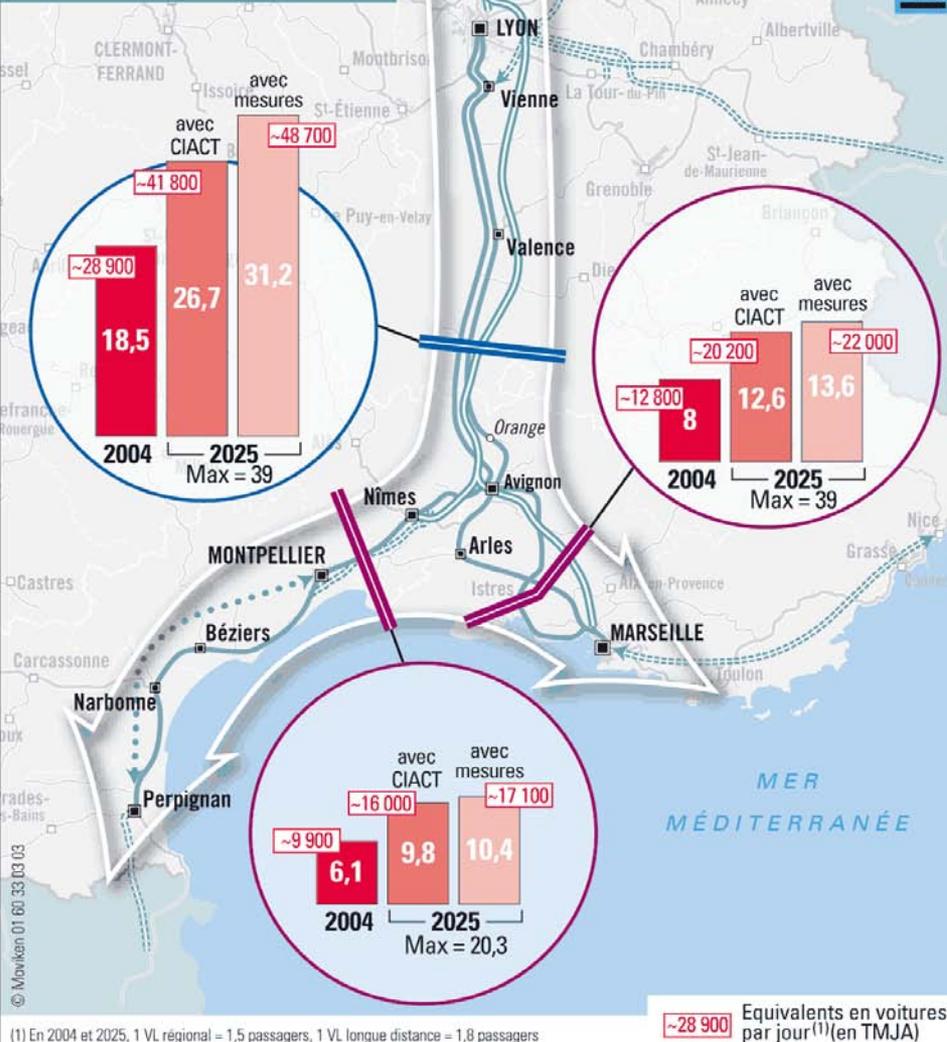
- Une intermodalité renforcée à tous les niveaux (pôles d'échanges)
- Des services intégrés (information, tarification...)

Le renforcement de l'accessibilité pour tous (PMR)

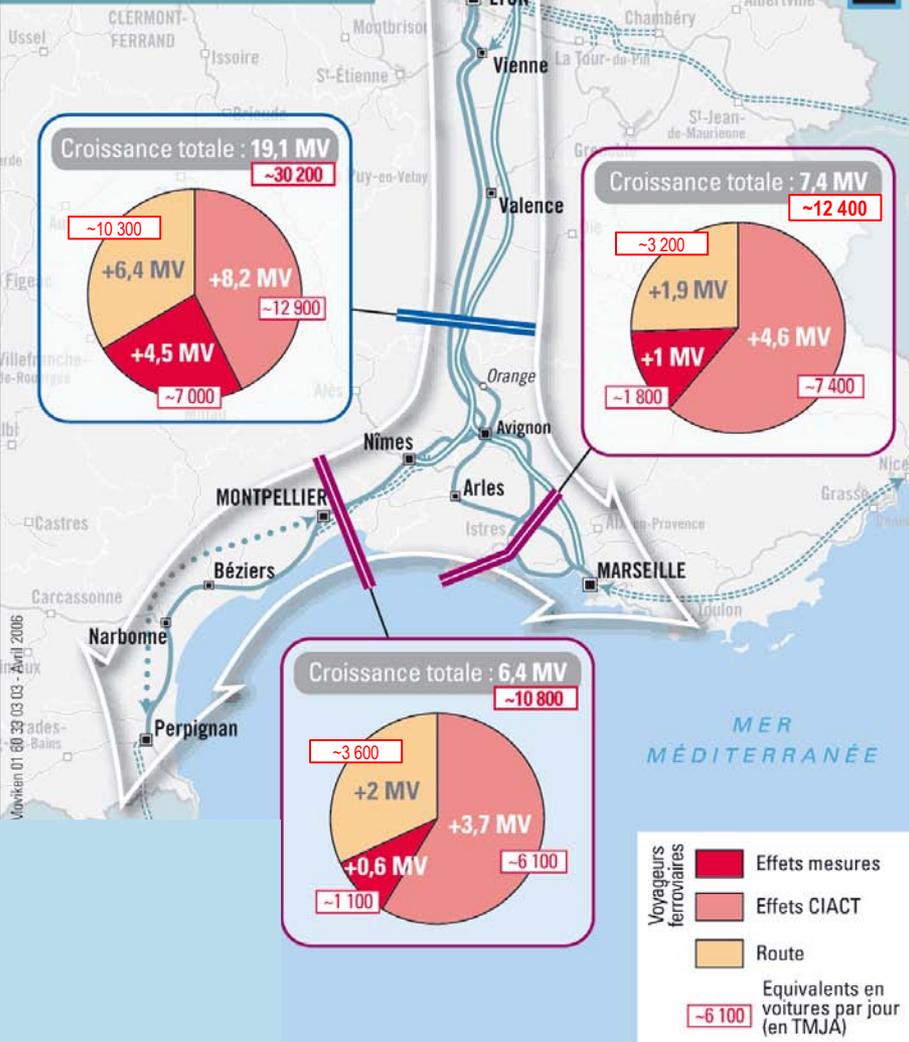
⇒ Avec les autres transports collectifs, capter près des 2/3 de la croissance des déplacements voyageurs

Une simulation de l'impact des mesures

Evolution 2004 - 2025 Trafics voyageurs ferroviaires en millions de voyageurs par an



Croissance des déplacements voyageurs en millions de voyageurs par an



(1) En 2004 et 2025, 1 VL régional = 1,5 passagers, 1 VL longue distance = 1,8 passagers
 ~28 900 Equivalents en voitures par jour⁽¹⁾(en TMJA)

Plus de productivité

- Des trains plus longs, plus lourds
- Gains de productivité grâce aux nouveaux opérateurs

Une meilleure fiabilité

- Plus de fiabilité grâce au cadencement en réseau
- Aménagements capacitaires (ligne nouvelle) entre Montpellier et Perpignan

Une chaîne logistique intégrée

- Réorganiser la collecte / distribution régionale
- Synergie fluvio-maritime (Fos 2XL + Sète)
- Développement des AF en réseau

De forts volumes d'échanges internationaux avec l'Espagne et l'Italie via les investissements ferroviaires

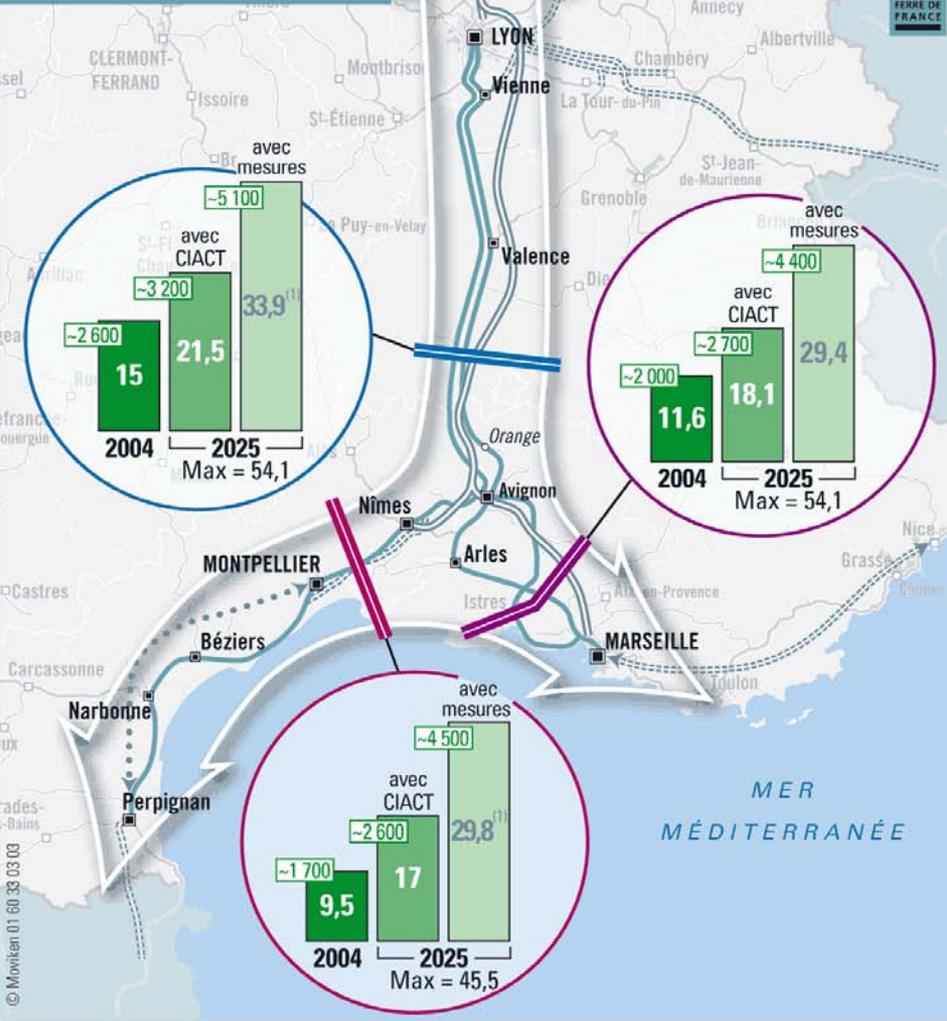
Une économie durable

- Coûts en baisse et prix de marché en hausse (effet pétrole sur la route)

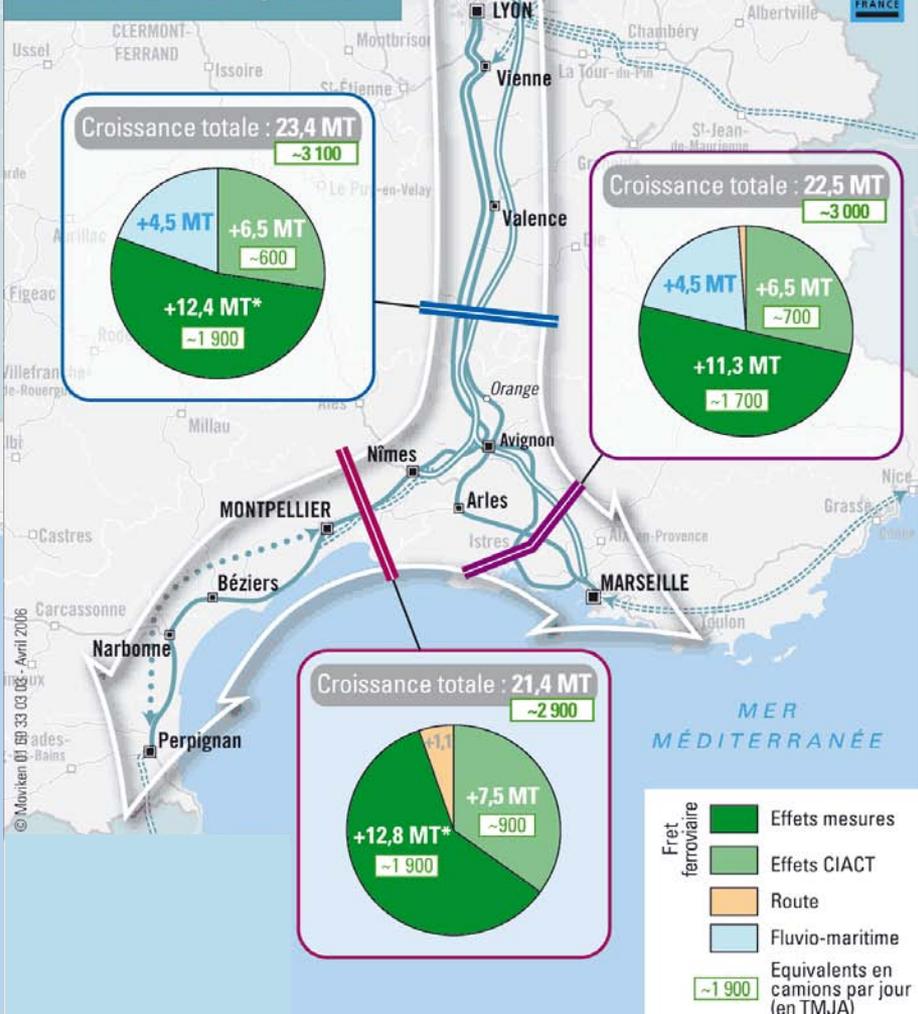
⇒ **Avec le fluvio-maritime, capter la totalité de la croissance des échanges de marchandises ...**

Une simulation de l'impact des mesures

Evolution 2004 - 2025 Trafics fret ferroviaire en millions de tonnes par an



Répartition modale de la croissance des transports de marchandises en millions de tonnes par an (MT)



(1) Dont 9,9 MT pour l'AF Perpignan - Luxembourg
(2) En 2004, 1 PL = 16 tonnes ; en 2025, 1 PL = 18,8 tonnes.

-2 600 Equivalents en camions par jour⁽²⁾(en TMJA)

* dont 9,9 MT pour l'AF Perpignan - Luxembourg