



DU 27 MARS AU 26 JUILLET 2006

Réunion thématique

# “Transports et mobilité des personnes”

## Enjeux généraux et questionnement

Nîmes, 3 mai 2006

## *En préambule*

---

- (1) VRAL= couloir de transport terrestre multimodal NORD-SUD le plus attractif, le plus performant et le plus chargé d'Europe***
  
- (2) VRAL= évolution 1970-2020 des volumes de circulation et compétition entre trafics de personnes et de marchandises***
  
- (3) VRAL : évolution 2000- 2020 de la répartition modale des voyageurs « VP / Train »***

## *Préambule - suite*

---

***(4) Mobilité : une des quatre libertés fondamentales***

***(5) Choix du moyen de transport = autre liberté fondamentale / les modes « alternatifs » à la française***

---

## ***VRAL= couloir de transport terrestre multimodal NORD-SUD le plus attractif, le plus performant et le plus chargé d'Europe***

---

- De Vienne (capitale Autriche) à l'Atlantique (1800 km Est-Ouest), un seul et unique couloir de transport NORD-SUD, à **géographie extraordinairement aisée**, assure le passage terrestre historique entre le SUD / Méditerranée et le NORD= Couloir de la Vallée du Rhône
- Pays à l'Est de la Vallée du Rhône (le grand arc alpin de 1200km en Est-Ouest Vienne-Lyon), Suisse et Autriche ont des problèmes de trafic NORD-SUD considérables caractérisés par les «difficultés» majeures de franchissement des Alpes -- ces pays ont **d'autres politiques de transport que la France**

## *Problématiques Nord-Sud*

---

- Massif Central et Pyrénées au Sud-Ouest (600km Lyon - Bordeaux) forment une seconde barrière, repoussant le trafic vers le couloir Rhône-Languedoc
- L'Europe du Nord compte environ 300 millions d'habitants, celle du SUD (Péninsule ibérique+Italie+Balkans 150 millions), donc de robustes flux de transport NORD-SUD et SUD-NORD
- Concernant VRAL, dossier ETAT sous-estime la pression transport de l'Espagne sur l'arc Languedoc (incomparablement plus marquée que celle de l'Italie sur arc Paca)
- Certains semblent oublier que l'Arc languedocien se partage en deux axes majeurs l'«axe occitan» et l'«axe catalan»



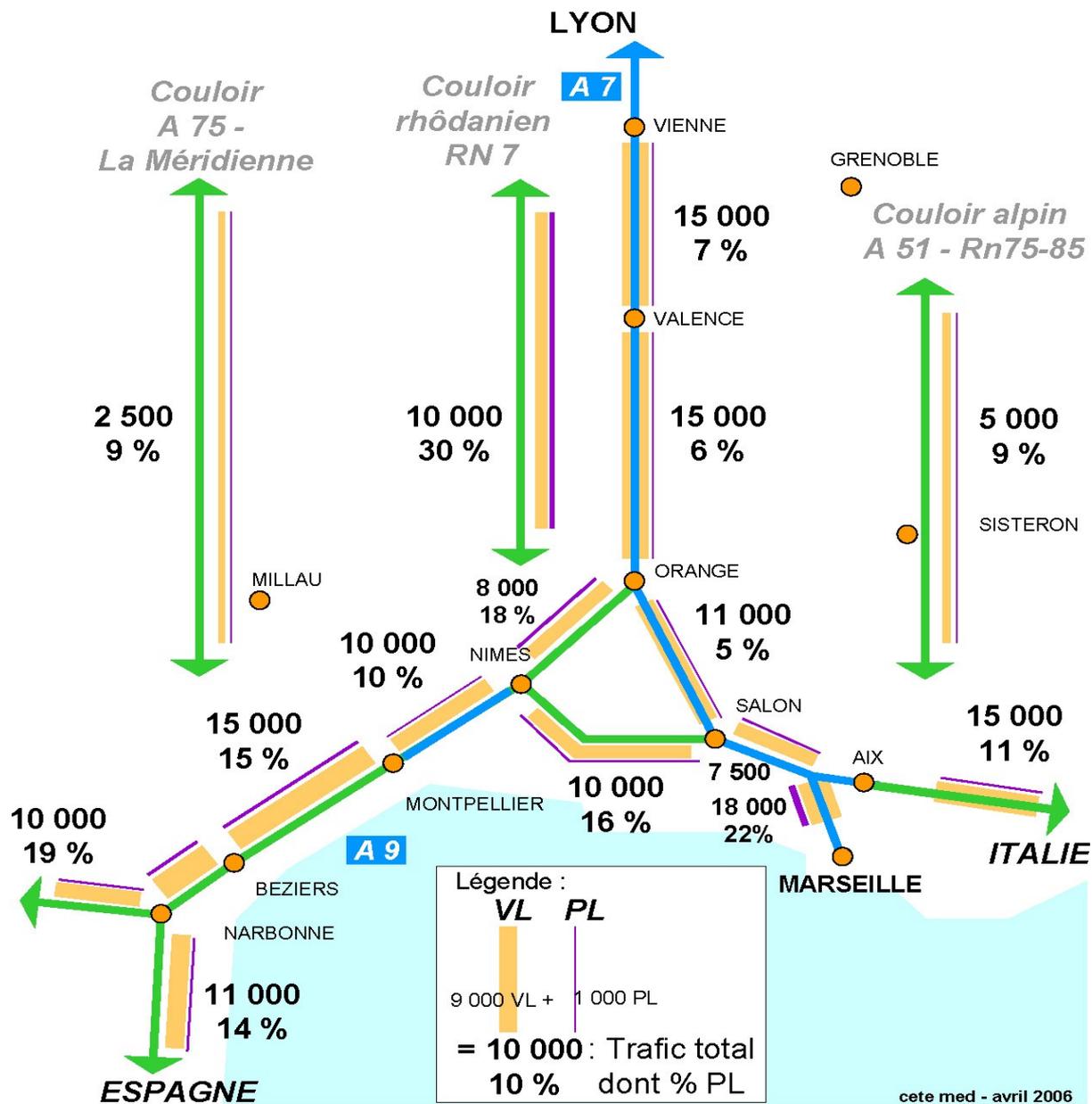


# ***VRAL= évolution 1970-2020 des volumes de circulation et compétition entre trafics de personnes et de marchandises***

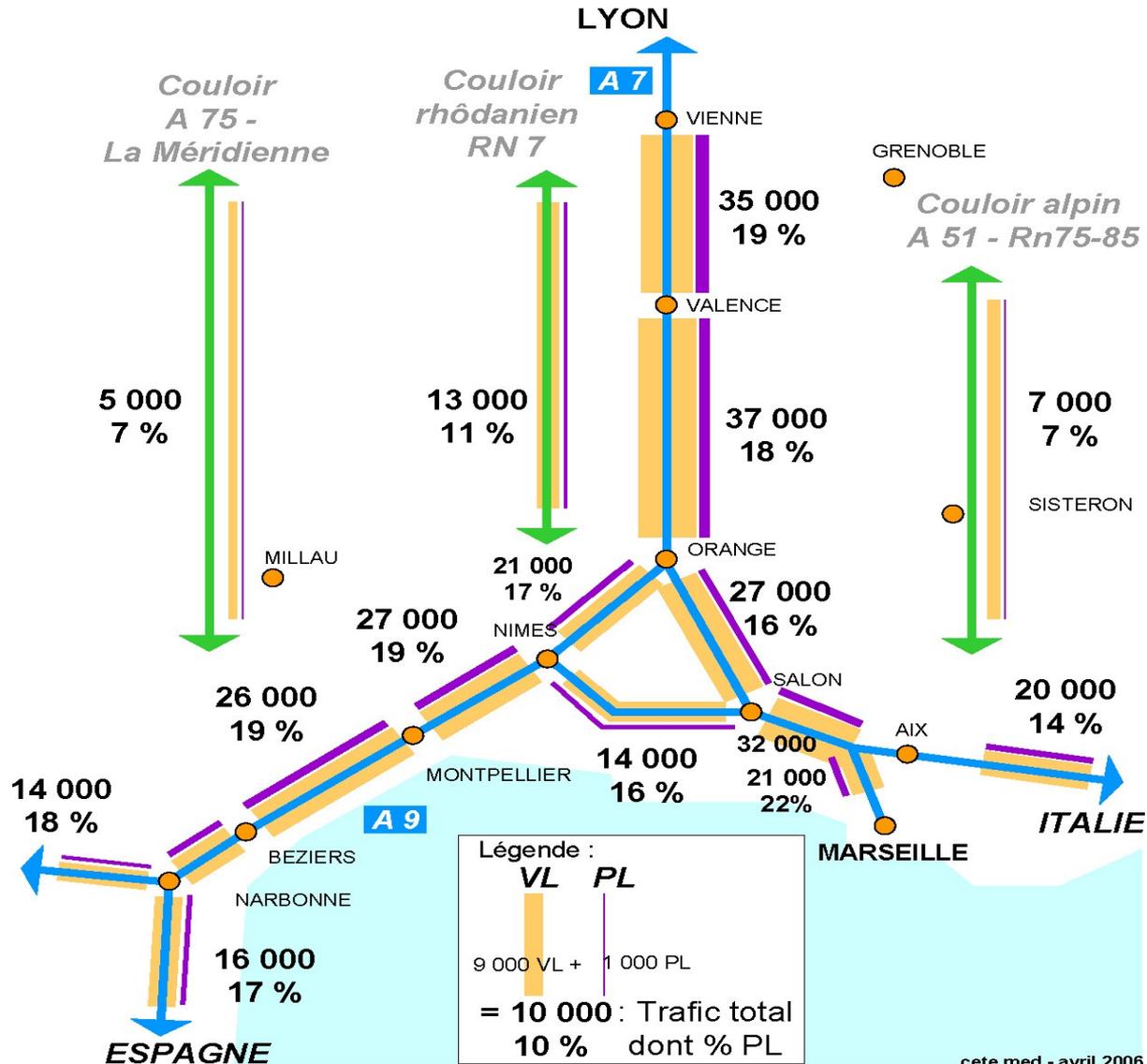
---

- Planches TJMA 1970-1985-2000-2020 suivent
- 50 ans de croissances diversifiées des volumes de circulation par axes / par territoires
- La section Montpellier devient aussi chargée que celle de Montélimar avec aucune alternative autoroutière et ferroviaire

# VOLUMES DE CIRCULATION VL et PL TRAFICS MOYENS ANNUELS 1970



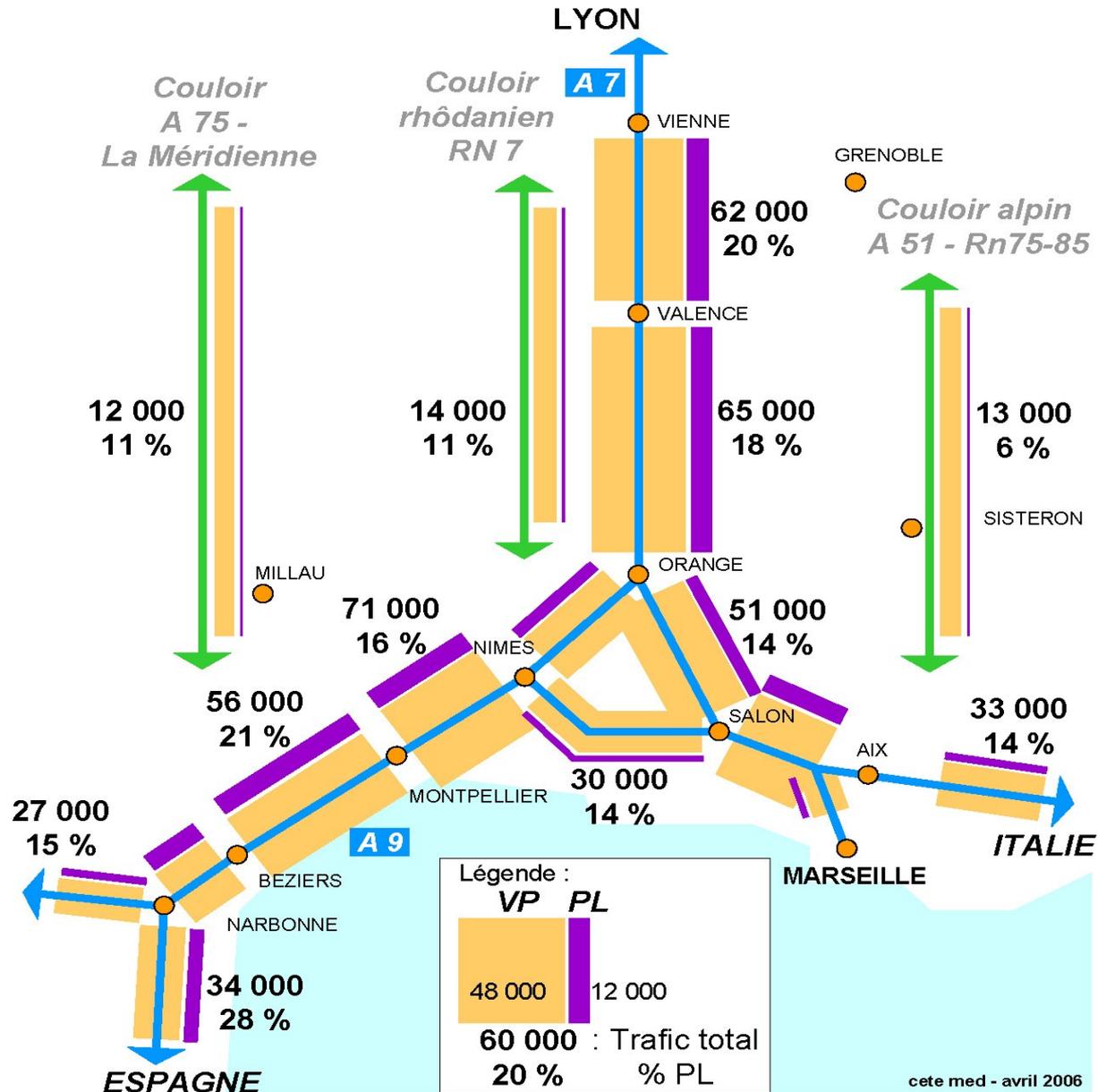
# VOLUMES DE CIRCULATION VL et PL TRAFICS MOYENS ANNUELS 1985



# VOLUMES DE CIRCULATION VL et PL TRAFICS MOYENS ANNUELS 2000

NB 1 : Schéma ne tenant pas compte des phénomènes péri-urbains (Valence et Montpellier notamment)

NB 2 : Les trafics aux extrémités du modèle (Nord de Vienne, Ouest Narbonne, Est Salon) tiennent uniquement compte des flux Nord-Sud ayant un impact sur la problématique A7 - A9

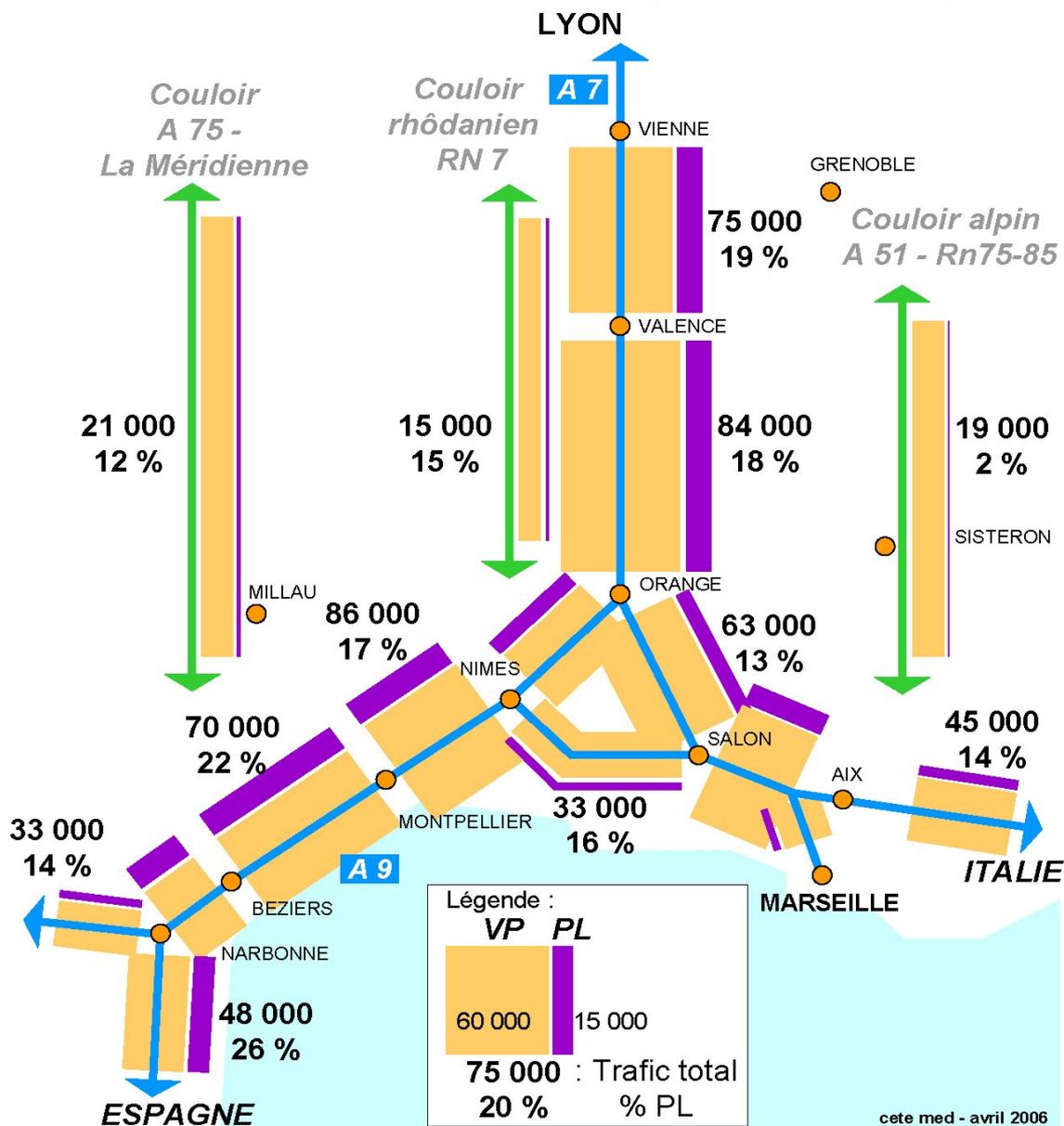


# VOLUMES DE CIRCULATION VL et PL - TRAFICS MOYENS ANNUELS 2020

Hypothèses : C+ , PIB 1,9% - Baril 60 \$ - Réseau de référence

NB 1 : Schéma ne tenant pas compte des phénomènes péri-urbains (Valence et Montpellier notamment)

NB 2 : Les trafics aux extrémités du modèle (Nord de Vienne, Ouest Narbonne, Est Salon) tiennent uniquement compte des flux Nord-Sud ayant un impact sur la problématique A7 - A9



## Volumes de circulation (véhicules VP+PL)

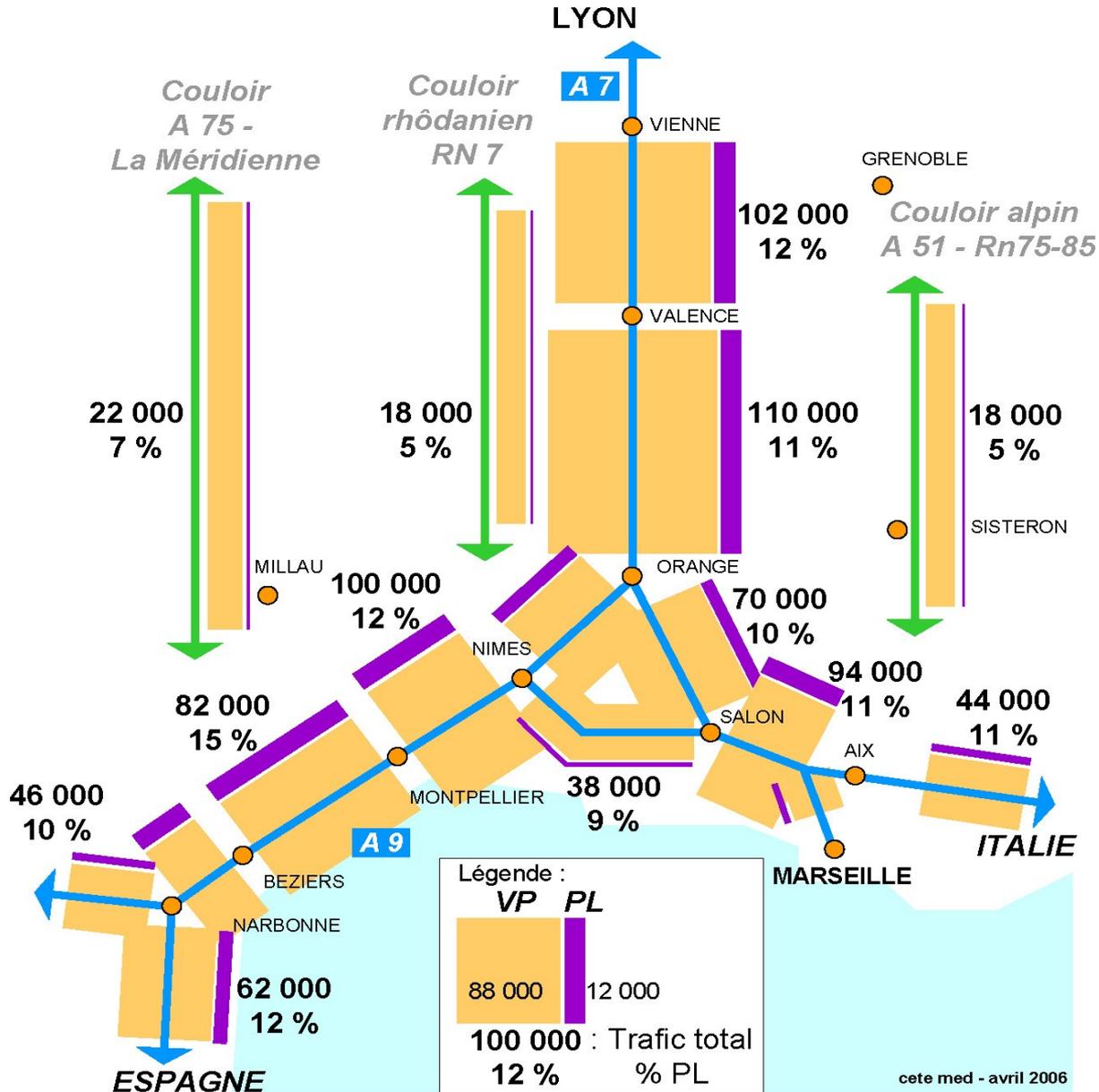
---

- Circulation journalière annuelle moyenne à Montélimar sur A7:
  - 15'000** en 1970 dont 6% PL  
(+ 150%)
  - 37'000** en 1985 dont 18% PL  
(+ 76%)
  - 65'000** en 2000 dont 18% PL avec 110'000 véh/jour en été  
(+ 29%)
  - 84'000** en 2020 dont 18% PL avec 127'000 véh/jour en été
- **Surcroît de trafic estival** (tourisme+loisirs des français et des autres) **est très important: +70% actuellement,+ 50% en 2020**
- **Trafic poids lourd est quasiment constant toute l'année:**  
18% en moyenne annuelle et 12% en été

# VOLUMES DE CIRCULATION VL et PL TRAFICS MOYENS D'ETE 2000

NB 1 : Schéma ne tenant pas compte des phénomènes péri-urbains (Valence et Montpellier notamment)

NB 2 : Les trafics aux extrémités du modèle (Nord de Vienne, Ouest Narbonne, Est Salon) tiennent uniquement compte des flux Nord-Sud ayant un impact sur la problématique A7 - A9

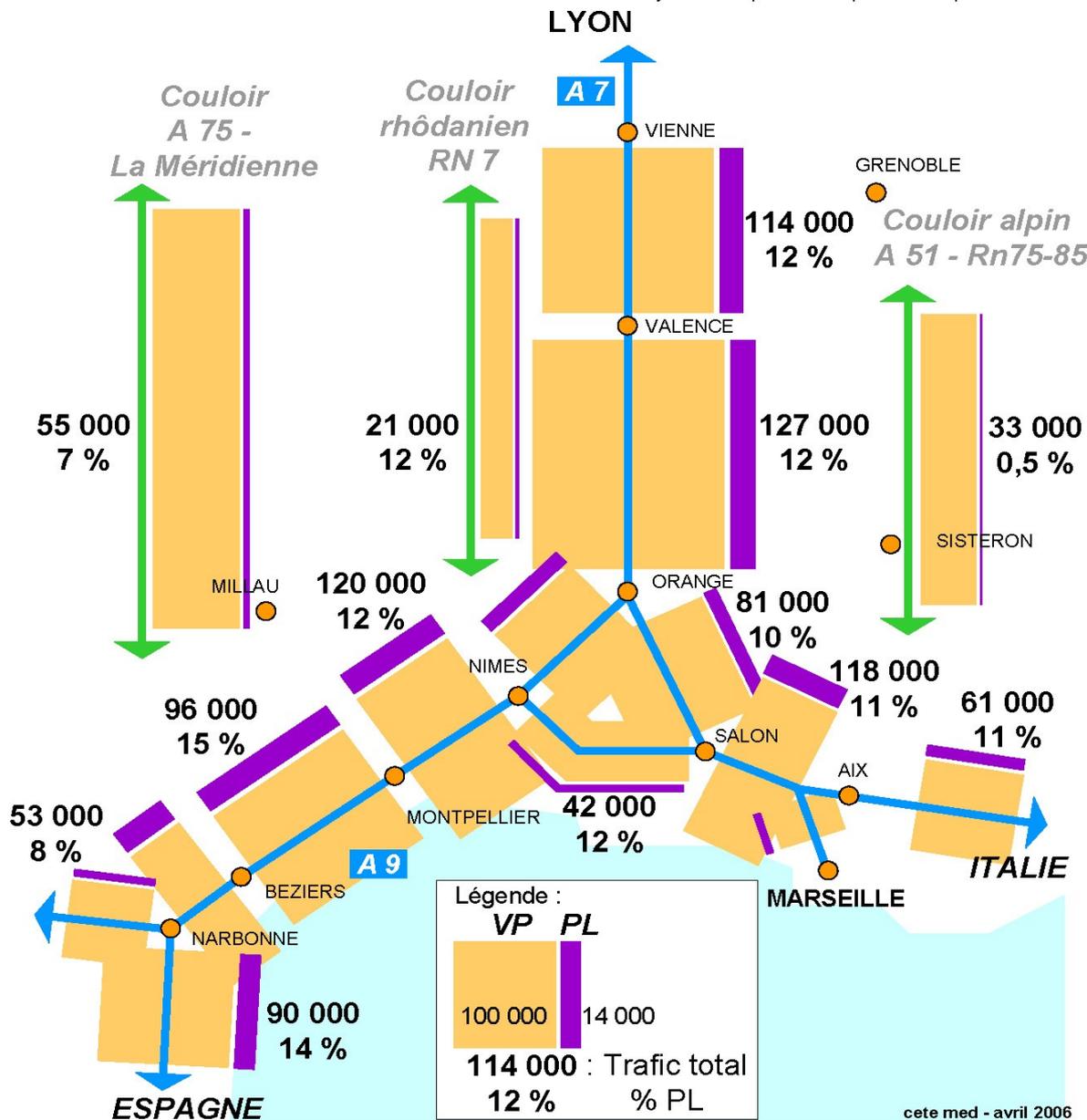


# VOLUMES DE CIRCULATION VL et PL - TRAFICS MOYENS D'ETE 2020

Hypothèses : C+ , PIB 1,9% - Baril 60 \$ - Réseau de référence

NB 1 : Schéma ne tenant pas compte des phénomènes péri-urbains (Valence et Montpellier notamment)

NB 2 : Les trafics aux extrémités du modèle (Nord de Vienne, Ouest Narbonne, Est Salon) tiennent uniquement compte des flux Nord-Sud ayant un impact sur la problématique A7 - A9



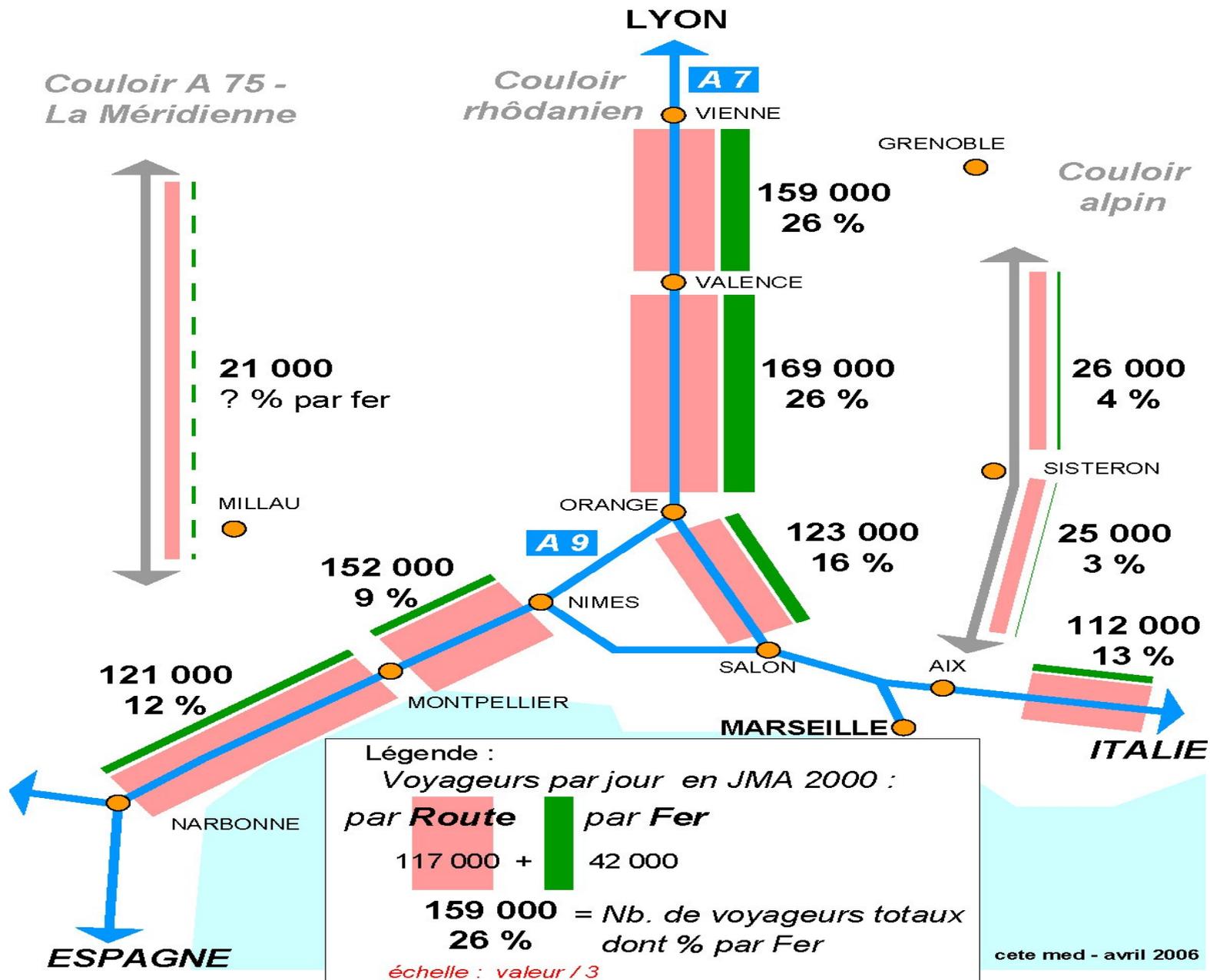


## ***(3) VRAL : évolution 2000- 2020 de la répartition modale des voyageurs voiture - chemin de fer***

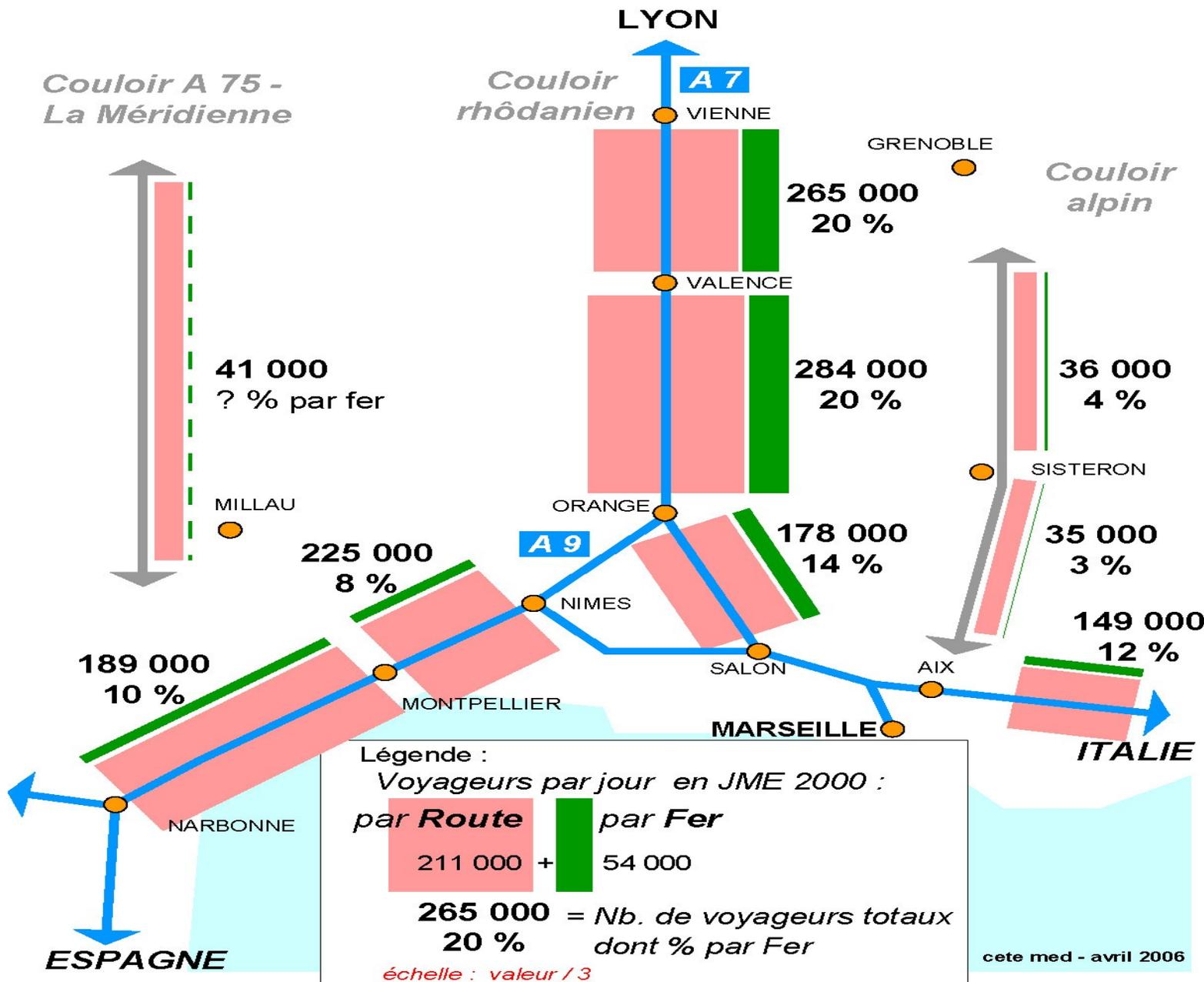
---

- Rappel: les **volumes de circulation sont exprimés en véhicules** (VP, PL, normalement un PL devrait être comptabilisé comme 3 à 5 VP)
- Rappel: les **trafics sont exprimés en personnes (VP) et en voyageurs (train)**: le trafic VP dépend du taux moyen d'occupation des VP (1,6 en moyenne, 2,5 en été --à vérifier)
- En été les **volumes de voyageurs VP transportés sont considérables** vus les taux d'occupation VP élevés
- Les trafics voyageurs été sont aussi beaucoup plus élevés +70 % en 2000 et +80% en 2020

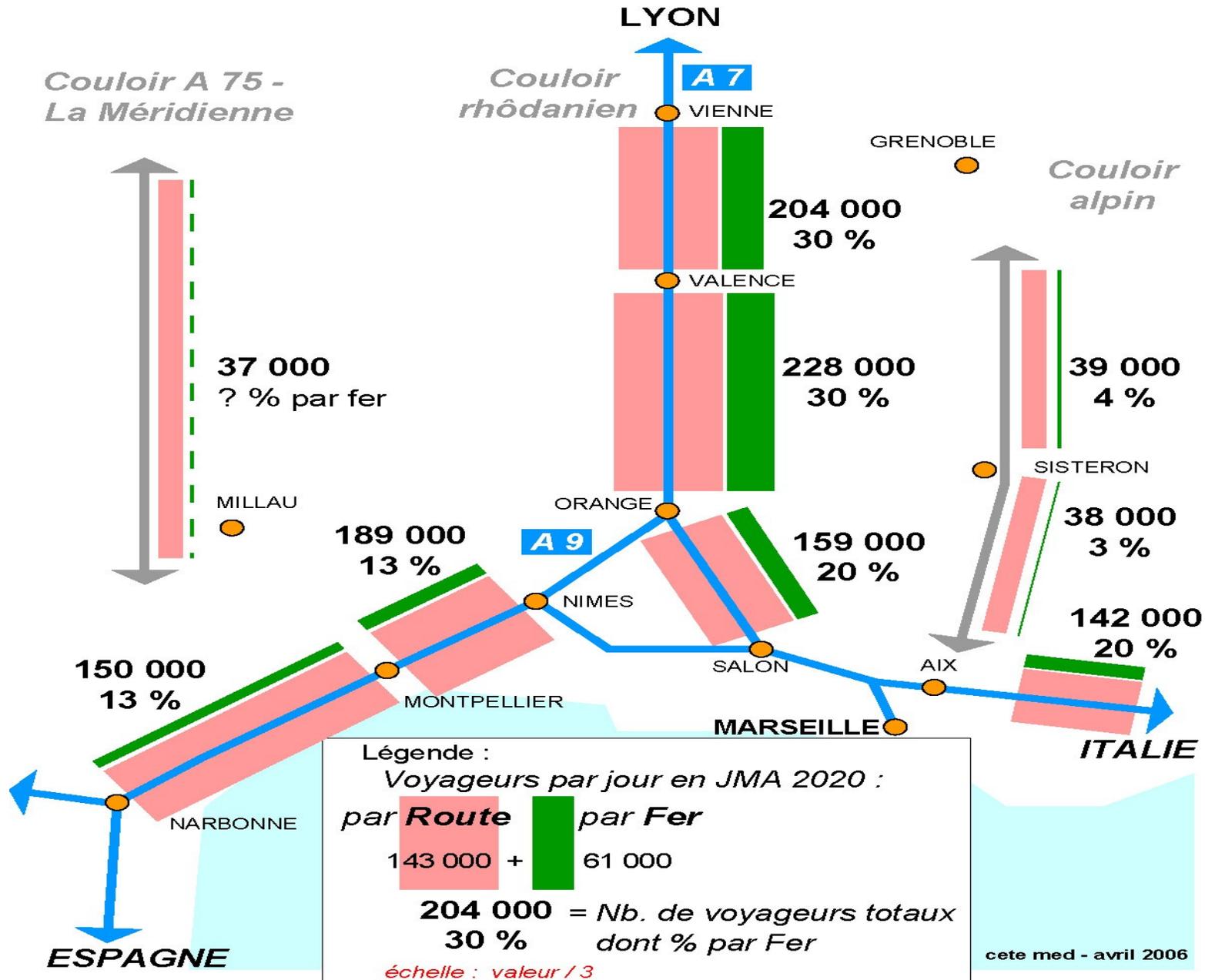
# VOLUMES DE CIRCULATION VOYAGEURS SUR ROUTE ET FER REPARTITION MODALE - JMA 2000 -



# VOLUMES DE CIRCULATION VOYAGEURS SUR ROUTE ET FER REPARTITION MODALE - JME 2000 -



# VOLUMES DE CIRCULATION VOYAGEURS SUR ROUTE ET FER REPARTITION MODALE - JMA 2020 -



## Répartition modale -suite

- **Répartition modale 2000/2020 voyageurs VP et train**  
(estimations hyper sommaires à vérifier)

	<b>Moyenne annuelle</b>		<b>Moyenne été</b>	
• Montélimar	169'000	44'000train(26%)	284'000	57'000 (20%)
• Avignon-Sud	123'000	20'000train(16%)	178'000	23'000 (16%)
• Montpellier	152'000	14'000train( 9%)	225'000	18'000 ( 8%)

----- en 2020 (estimation) -----

• Montélimar	228'000	68'000train (30%)	409'000	90'000 (22%)
--------------	---------	-------------------	---------	--------------

## 4. *Mobilité = une des libertés fondamentales*

---

- *En démocratie, la mobilité est un droit acquis, une des libertés fondamentales*
- *Nombreux intervenants DP proposent des **réductions souvent drastiques de mobilité VP--** aussi des poids lourds-- (le plus souvent il s'agit de réduction de la mobilité des autres )*
- ***Réduction de la mobilité = opération discriminatoire** dans laquelle aucun système démocratique ne s'est réellement aventuré*
- *Nombreux régimes dictatoriaux (y compris ex- régimes communistes et dictatures religieuses), recourent à la **suppression partielle ou totale de liberté de mobilité** (passeport intérieur, mobilité réduite femmes sans "accompagnateur", femmes pas autorisées à conduire véhicules.....)*

## 4. Mobilité et liberté

---

- *Exemple: possession VP et mobilité voiture très souvent associés à la richesse*
- *Faux en Suisse: Bâle, un des cantons les plus riches, a un des taux de motorisation le plus faible du pays*
- *Faux en Suisse: les cantons alpins et ruraux, les plus pauvres ou moins riches du pays, ont parmi les taux de motorisation les plus élevés du pays*
- *Dans régions rurales à faible densité, la voiture est une condition économique et sociale de «survie»*
- *En France: obtention du permis de conduire par les jeunes est souvent une condition sine qua non d'obtention d'un emploi*

## **(5) Autre liberté fondamentale: choix du moyen de transport / « le transport alternatif »**

---

- *Liberté de déplacement et liberté du choix de moyen de transport sont intimement liées -- en démocratie, il ne peut exister de mode « obligatoire » de transport*
- *Nombreux intervenants du DP proposent un report ou transfert modal forcé/ imposé de la voiture vers les TC et autres modes alternatifs (s'ils existent?!)*

## 5. Répartition modale

---

- *Contre exemple: dans les Villes Suisse- alémaniques, la hiérarchie des mobilités urbaines est clairement:*
  - **Les TC = transports publics**
  - **La marche à pied**
  - **La voiture**
  - **Les deux-roues/ rollers /autres**
- **«Transport alternatif» est une notion culturelle très «française»; en transport et mobilité tout ce qui n'est pas voiture est « alternatif »!**

## 5. Répartition modale et comportements

---

- *Les comportements « mobilité » ont un aspect « culturel » indéniable.*
- *En Suisse romande (francophone) 5 à 8% des déplacements sont effectués par des «d'écologistes civiques».*
- *Dans le même pays (Suisse alémanique), les «écologistes civiques» sont 12 à 18%.*
- *Sont considérés comme «écologistes civiques» ceux qui ont et respectent une éthique et un comportement écologiste. Les autres -- de loin les plus nombreux -- se limitent à un discours écologiste*

## **Questionnement de la réunion**

---

- ***Mobilité des personnes: quelle congestion annuelle moyenne / été maintenant et en 2025? (quels impacts sur les territoires et l'environnement?)***
- ***Faut-il?, peut-on?, comment? concrètement agir sur la mobilité? Est-il possible de réduire la mobilité (de qui? de combien?)***
- ***Faut-il?, peut-on? Comment? modifier la répartition modale des voyageurs?***

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



DU 27 MARS AU 26 JUILLET 2006

Nîmes, le 3 mai 2006