Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 24

JUILLET 2006

OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

Agir rapidement

sur l'ensemble des modes de transport pour maintenir ou créer des services de transport compétitifs

Le transport et la logistique font partie des services essentiels au fonctionnement des entreprises.

Ils sont le premier critère de localisation des activités économiques. Les entreprises constatent aujourd'hui une augmentation préjudiciable des dysfonctionnements sur les autoroutes A7 et A9 (et sur les autoroutes du pourtour méditerranéen en PACA). Avec l'augmentation annoncée des flux voyageurs et marchandises, elles s'inquiètent tout particulièrement de la thrombose prévisible de ces axes qui aurait des conséquences dramatiques sur la vie économique et l'emploi.
Ce secteur représente un atout essentiel pour la compétitivité des entreprises du Grand Sud-Est et pour l'attractivité de ce territoire.
À ce titre l'OITC regrette officiellement que le débat ne concerne que la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, excluant la dimension Est/Ouest au-delà de Marseille.

Des décisions sont urgentes et impératives.

L'OITC a examiné de manière très opérationnelle la pertinence des mesures proposées par l'État dans le cadre du débat public. Le tableau des pages suivantes les reprend toutes dans l'ordre du dossier du débat (pp. 87 et 88). Chaque mesure a fait l'objet d'une double appréciation sur son intérêt général pour la France et l'Europe et sur sa capacité à répondre au problème spécifique de saturation de A7-A9.
L'échelle de notation va de « - » mesure inefficace ou non souhaitable, à « +++++ » mesure très efficace ou particulièrement nécessaire.

L'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est (OITC) représente les entreprises utilisatrices des services de transport et de communication. L'OITC regroupe les Chambres Consulaires (commerce-industrie, agriculture, métiers-artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, Corse, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Rhône-Alpes et pour partie Languedoc-Roussillon.

CONTACT
OITC du Sud-Est
75, cours Albert Thomas
69447 Lyon cedex 03

Tél. : 04 72 11 43 44
bernard@rhone-alpes.cci.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien

Mesures	Intérêt général de la mesure	Effet sur la désaturation de A7-A9	Observations
Gestion exploitation des infrastructures fluviales	+++	+	Indispensable pour utiliser l'importante réserve de capacité du fluvial.
Gestion exploitation des infrastructures ferroviaires	+++++	++	Préalable indispensable pour améliorer le fret ferroviaire et sa compétitivité.
Gestion exploitation des infrastructures routières : régulation des vitesses	+++ si ponctuelle	++	Les résultats des expériences déjà menées sont intéressants pour les périodes de trafic surchargé.
Gestion exploitation des infrastructures routières : interdiction de doubler PL	+++ si ponctuelle	+	La mesure est logique, voire nécessaire pour des problèmes de sécurité, si elle se limite aux périodes et sections où le trafic est surchargé.
Gestion exploitation des infrastructures routières : régulation accès autoroutes	-	+++	Mesure inacceptable pour les territoires concernés.
Gestion exploitation des infrastructures routières : modulation des péages	++++ si incitation tarifaire à utiliser les heures creuses	++	Une gestion jouant sur l'augmentation des prix serait inacceptable ; l'essentiel des véhicules VL et PL étant captifs de l'axe.
Gestion exploitation des infrastructures routières : information aux usagers	+++	+	La mesure semble évidente mais c'est une mesure de complément, à impact limité.
Gestion exploitation des infrastructures routières : incitation au covoiturage	+++	+	Mesure intéressante mais à impact très limité.
Intensification offre TGV	+++	+	Mesure utile à l'économie et aux relations sociales plus qu'à la réduction des trafics VL.
Intensification offre TER	+++	+++	Mesure pertinente pour les trafics au droit des grandes agglomérations. L'essentiel de l'effort semble néanmoins avoir déjà été fait ces dernières années. Attention aux dérives financières.
Offre fret ferroviaire (fret express...)	+++++	++	Le développement du fret ferroviaire, sous toutes ses formes, est une priorité pour soulager A7 et A9 d'une partie du trafic à longue distance, même si celui- ci ne constitue que 7 à 10% du trafic PL.
Augmentation longueur trains fret	++++	+	
Développement transport combiné rail-route	+++++	++	
Autoroutes ferroviaires	+++++	+++	
Navettes fluviales conteneurs	++++	++	La voie d'eau en complément du ferroviaire doit pouvoir de plus en plus absorber une part significative du trafic longue distance.
Autoroutes de la mer	+++	+	Le projet est plus pertinent pour le délestage de l'axe méditerranéen et de Vintimille.
Canal Saône-Moselle	++++	++	L'affirmation du transport fluvial nécessite à terme sa liaison avec les grandes voies fluviales européennes.
Franchissement pyrénéen (TCP)	+++	+	L'ouverture centrale des Pyrénées est un projet majeur mais concerne peu le territoire vallée du Rhône - arc languedocien.
Franchissements alpins	+++++	+	La Transalpine Lyon-Turin est un projet fondamental pour Rhône-Alpes et le Sud-Est de la France mais aura un impact limité sur la circulation sur A7-A9.
LGV Montpellier-Perpignan	+++++	+++ pour le fret ++ pour les voyageurs	Projet fondamental pour l'arc languedocien et par ricochet pour la vallée du Rhône. Comme pour tous les TGV le report modal voyageurs devrait rester néanmoins limité.
A7 A9 à 2x(3+2) voies	+++++	+++++	L'élargissement à 2x(3+2) voies est préférable à celui à 4 voies tant pour des questions de capacité que de sécurité.
A7 A9 à 2x4 voies	+++	++++	L'A79 est plus difficile à réaliser que l'élargissement mais est plus intéressante en termes de structuration des territoires.
Autoroute de piémont cévenol A79	+++++	+++++	Elargissement à 5 voies et A79 sont deux solutions alternatives ; par contre la construction de A79 n'exclut pas la nécessité d'élargir des tronçons à 4 voies sur A7-A9.

Mesures	Intérêt général de la mesure	Effet sur la désaturation de A7-A9	Observations
Aménagement RN parallèles à A7 A9 (RN7, RN 113...)	++++	++++ variable suivant aménagements	L'aménagement des RN est indispensable pour les territoires concernés, l'objectif étant de créer des capacités pour absorber du trafic infra régional.
Ressources énergétiques alternatives biocarburants	+++++	-	Mesure sans rapport avec la problématique de capacité de l'axe.
Ressources énergétiques alternatives : biomasse	+++++	-	Mesure sans rapport avec la problématique de capacité de l'axe.
Ressources énergétiques alternatives : hydrogène	+++++	-	Mesure sans rapport avec la problématique de capacité de l'axe. Thématique de recherche importante pour le futur.
Véhicules propres	+++++	-	Mesure sans rapport avec la problématique de capacité de l'axe.
Technologie ferroviaire	+++++	+	Le sujet est important mais ne concerne pas particulièrement l'axe VRAL.
Information, organisation	+++	+	Intérêt de la mesure très variable suivant les domaines possibles d'application.
Taxe carbone	-	-	Ces mesures ne peuvent être décidées dans un cadre national, ce qui les rend particulièrement complexes.
Quotas d'émission de CO_2	+++	-	Il convient de mesurer les impacts économiques et sociaux de décisions visant à réduire arbitrairement la mobilité.
Réduction des vitesses	-	-	Pas d'effet sur la capacité d'A7-A9 à partir du moment où des régulations temporaires sont mises en place aux heures problématiques.
Péage poids lourds sur RN	-	-	Mesure envisageable que si mise en place d'un système de taxation identique en Europe sur les routes et autoroutes.
Certificats verts	-	-	La complexité de la mesure la rend inapplicable.
Priorité aux transports collectifs en ville	+++++	+	Sujet majeur mais avec une incidence relativement limitée sur les déplacements sur l'axe VRAL, même sur les tronçons situés à proximité des grandes agglomérations.
Etalement des migrations touristiques	++	++ pour quelques jours spécifiques	Sujet particulièrement complexe.
Réservation d'accès aux autoroutes	-	-	Mesure inacceptable si on ne peut accéder à l'autoroute sans réservation ou sans effet si on peut quand même y accéder moyennant un tarif de péage plus élevé.
Autopartage	+	-	Mesure à effet marginal sur l'évolution des trafics.
Aménagement du territoire	++++	++	Effets à très long terme ; grande difficulté de mise en place.
Urbanisme	++++	++	Effets à très long terme ; grande difficulté de mise en place.
Essor du télétravail	+++	+	Mesure intéressante mais à impact limité.
Changement des systèmes de production / consommation et modification profonde des chaînes logistiques	+	+	Pour l'essentiel, il n'est pas réaliste d'aborder et d'envisager une telle modification de la société et de l'économie mondiale dans le cadre du dossier VRAL.

Plusieurs équipements décidés au CIADT de 2003 - qui doivent impérativement être construits entre 2006 et 2020 (A51, RN88, A45, A89, RN102-104, LGV PACA, contournements autoroutiers et ferroviaires...) ainsi que différents équipements non présentés au débat comme la percée ferroviaire du Montgenèvre sont nécessaires au bon fonctionnement du système de transport du Sud-Est et ont pour certains un impact non négligeable sur A7-A9. **Ils auraient dû faire l'objet d'un rappel dans ce tableau de synthèse.**

Quelques considérations ou faits incontournables

> La demande de transport va encore croître

pour des raisons démographiques, sociologiques, économiques...

L'hypothèse du débat d'une augmentation des déplacements intercités de 50% est des plus réalistes. Les réseaux actuels ne peuvent pas faire face à une telle augmentation.

> Le secteur de la logistique offre des activités de plus en plus variées et une formidable opportunité de maintien et de développement de l'emploi.

La position géographique de nos régions, pour peu qu'elles bénéficient de services de transport de qualité, leur permet d'avoir de grandes ambitions en la matière.

> Le tourisme devient une composante clef de l'économie des 3 régions Languedoc-Roussillon, PACA, Rhône-Alpes

Ces trois régions représentent 40% des résidences secondaires en France, **31%** des emplacements de camping, **27%** des chambres d'hôtels et **32%** des dépenses touristiques, soit 29 milliards d'euros. **84%** des touristes utilisent comme mode de déplacement la voiture (Source SOFRES, direction du tourisme).

> Une grande partie des trafics empruntant l'axe a un caractère local.

Entre Lyon et Montpellier, la distance moyenne parcourue par les VL est de 84 km, par les PL de 128 km.

Ceci montre que **le trafic de l'arc est d'abord généré par son économie et ses habitants et n'est donc pas susceptible pour l'essentiel d'être orienté ailleurs.**

Le "tuyau" central de la vallée et du littoral est d'autant plus au service de nos régions qu'il est bien relié aux "arrières-pays".

Chercher à brider volontairement la demande de transport, par la réglementation ou la fiscalité, serait donc aller contre l'emploi et les aspirations des citoyens à une meilleure qualité de vie.

> Le ferroviaire et le fluvial, aujourd'hui sous-utilisés, doivent être prioritairement développés.

Les entreprises sont demandeuses de services performants notamment sur les longues distances.

Mais vu la longueur des trajets - et pour les marchandises le poids moyen transporté souvent inférieur à une tonne - **la route restera indispensable à une grande majorité de déplacements.**

Pour le fret, avec une croissance du trafic de 50% en 20 ans, **une politique volontariste permettant le doublement du ferroviaire et le triplement du fluvial n'empêcherait pas le trafic routier de croître de 30% :**

TRAFIC DE MARCHANDISES SUR LA SECTION VALENCE-ORANGE (EN MILLIONS DE TONNES)

	Voie d'eau	Fer	Route	Total
2000	2,2	15,1	54	71,3
Part modale (source : dossier du débat p.20)	3%	21%	76%	100%
2020	6,6	30,2	70,2	107
Part modale	6%	28%	66%	100%
Variation 2020/2000	+200%	+100%	+30%	+50%

> L'engorgement "programmé" de A7-A9

ne pourra être évité sans un faisceau de mesures portant à la fois sur des améliorations de gestion et sur de nouveaux équipements, tant pour la route que pour les modes complémentaires.

> Ces réalisations demandent un effort financier important mais tout à fait à notre portée,

si l'on réaffecte au transport une partie des taxes qu'il acquitte. En 2003, l'État et les Collectivités ont prélevé 47 Mds € (non compris les péages autoroutiers) sur la route contre une dépense de 17,4 Mds €. A noter aussi que 2,5 Mds € de taxes ou redevances sur les transports initialement prévues pour les infrastructures abondent chaque année le budget général de l'État.

> La limitation des gênes

aux riverains – habitants et agriculteurs – nécessite d'anticiper très tôt la réalisation des équipements en réservant les terrains nécessaires.

> Les préoccupations environnementales

sont légitimes et doivent être prises en compte mais elles ne peuvent être prétexte à refuser toute évolution. La question centrale de la pollution atmosphérique doit pour l'essentiel trouver sa réponse dans les évolutions technologiques et non dans une limitation généralement irréaliste et arbitraire de la mobilité.

Une politique des transports pour soutenir la croissance

Pour mieux connaître la position des acteurs économiques sur les transports dans le Grand Sud-Est et notamment sur l'axe vallée du Rhône- arc languedocien, le livre de l'OITC : "une politique des transports pour soutenir la croissance" est disponible sur simple demande à l'OITC ou téléchargeable sur le site du débat public ou sur www.rhone-alpes.cci.fr.