

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 08



COLÈRE 26

Autoroute saturée, utilisons les autres voies de communication, ce n'est pas ce qui manque !

CONSTAT : LA VALLÉE DU RHÔNE, UN ESPACE SATURÉ

La situation des transports dans la vallée du Rhône est un sujet majeur de préoccupation pour les utilisateurs, les pouvoirs publics et, plus encore, pour les habitants de cette vallée.

La vallée du Rhône a, de tous temps, été considérée comme un couloir naturel de circulation du fait qu'il s'agit d'un passage nord-sud entre les Alpes et le Massif central mettant en communication le Nord et le Sud de l'Europe.

Association COLÈRE 26
(défense du cadre de vie
contre les nuisances
des infrastructures
de transport)

CONTACT
Alain VERBEKE

30 rue M. Pagnol fauconnières
26120 MONTELIER
alainverbeke@aol.com

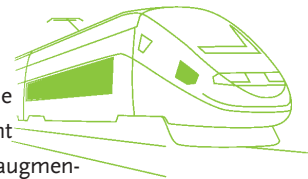
Tél. : 04 75 79 85 47

Dans le cadre du débat public organisé par la :

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



Constats &



Ce constat conduit à la construction de multiples infrastructures de transports. Pour autant, la vallée du Rhône voit se produire, régulièrement, des embouteillages dont les médias se font les échos.

Ces difficultés ne sont pas réparties sur l'ensemble des infrastructures mais se concentrent essentiellement sur l'autoroute A7. À l'inverse, les voies ferrées classiques et la voie fluviale ont un faible, voire très faible, taux d'occupation. Quant aux routes nationales et départementales (RN7, RN86, RD538), les multiples traversées d'agglomérations qui les jalonnent ne leur permettent pas d'accepter un trafic significatif.



Les promoteurs des nouvelles infrastructures proposent comme unique solution la construction d'infrastructures autoroutières supplémentaires, considérant que l'espace

est disponible à l'infini. Or, cela est faux car sur l'ensemble du territoire, l'espace est déjà occupé par des infrastructures, de l'habitat et des activités économiques en particulier agricoles.

Se lancer dans la réalisation d'une nouvelle autoroute, serait, en outre, faire peu de cas de la nécessité de protéger l'environnement et, en particulier, de limiter les émissions responsables de l'effet de serre dont la longue période de canicule de l'été 2003 nous a rappelé les effets dramatiques. Il est aujourd'hui, reconnu que les émissions des véhicules routiers doivent être limitées pour lutter contre cette dégradation de l'environnement. Des orientations très claires ont été prises au niveau de l'Europe en faveur d'un rééquilibrage des transports vers le rail. L'importance du trafic dans la vallée du Rhône est tel que si rien n'est fait pour diminuer la part du transport routier, les engagements pris par la France de diminuer d'un facteur 4 les émissions de gaz à effet de serre ne sont, tout simplement, pas atteignables.

L'engagement de la France dans la réduction de gaz à effet de serre implique de réduire le trafic routier. En effet, les progrès technologiques peuvent faire espérer un gain de 10 à 30% mais il s'agit de gagner un facteur 4 sur ces émissions. Il en résulte une obligation de réduire le trafic routier

en valeur absolue et non seulement d'absorber une augmentation du trafic. Ce qui, naturellement, conduit à exclure toute augmentation de capacité des infrastructures autoroutières mais, au contraire, de mettre en place ce qui est nécessaire pour obtenir un report modal permettant d'atteindre cet objectif.

Et cela, en conjuguant restriction d'usage de l'autoroute et report modal.

Par ailleurs, le rapport d'audit de l'I.G.F. (Inspection Générale des Finances) et du C.G.P.C. (Conseil Général des Ponts et Chaussées) publié en 2003 stigmatise le déséquilibre entre les budgets affectés aux constructions neuves et ceux affectés à l'entretien de l'existant. Ce constat est particulièrement flagrant dans la vallée du Rhône, précisément du fait de la forte concentration d'infrastructures. À la lumière de ce rapport, il apparaît clairement qu'il est plus efficace de chercher à améliorer les infrastructures existantes plutôt que de se lancer vers de nouvelles constructions en laissant diminuer l'efficacité de l'existant (par manque d'entretien en particulier).

La stricte limitation du nombre des infrastructures de transports dans la vallée du Rhône apparaît bien comme un objectif d'intérêt général prioritaire.

PROPOSITIONS

AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER EXISTANT

Héritage du passé, la conception du réseau routier dans la vallée du Rhône a pour caractéristique la plus marquante une traversée systématique des agglomérations.

Ce qui a deux conséquences principales :

- Une capacité réduite à la capacité permise par la plus difficile des traversées d'agglomération ;
- De réels problèmes de sécurité dans les traversées d'agglomération.

Chaque fois qu'une agglomération est traversée par une route à grande circulation, des projets de contournement sont étudiés afin d'évaluer les solutions potentielles. Ces

solutions, même complexes, existent et il est donc possible de réaliser une évaluation de l'accroissement de capacité des nationales 7 et 86, qui résulterait de la suppression des traversées d'agglomération les plus difficiles.

En prenant comme référence les trafics actuels, il est possible d'estimer ces accroissements de capacité réelle. Les chiffres que l'on peut évaluer grossièrement montrent qu'il existe un réel potentiel.

LA CONTRIBUTION FERROVIAIRE

Le rééquilibrage de l'utilisation des modes de transports vers une utilisation plus importante de la voie ferrée est, certainement, l'élément le plus déterminant d'une véritable

politique des transports qui s'attache à ce que chaque besoin de transport trouve la réponse qui soit, globalement, la plus efficace pour la collectivité.

1. L'État du réseau dans la vallée du Rhône

Depuis la mise en service de la ligne à grande vitesse Méditerranée, la vallée du Rhône dispose de trois lignes ferrées :

- Ligne classique électrifiée et à double sens de circulation en rive droite du Rhône ;
- Ligne classique électrifiée et à double sens de circulation en rive gauche du Rhône ;
- Ligne à grande vitesse Méditerranée.

Propositions



Même en excluant la ligne à grande vitesse, l'utilisation des deux lignes ferrées classiques semble offrir des possibilités réelles en matière de rééquilibrage des transports depuis la route vers le rail.

Ces lignes classiques disposent d'une capacité maximale de 150 trains par jour et par sens de circulation compte tenu des systèmes actuels de régulation des circulations (source : document d'étude des voies existantes du ministère des transports joint au dossier d'enquête publique de la ligne nouvelle du TGV Méditerranée). Leur taux d'occupation étant à ce jour inférieur, et de loin, à 50%, une importante capacité de circulation existe et permet d'envisager un nombre de trains suffisant pour avoir une réelle efficacité en matière de rééquilibrage des modes de transport.

2. Le transport des marchandises

Le transport des marchandises peut s'effectuer suivant plusieurs modes :

- Colis regroupés par la suite par l'opérateur de transport ;
- Wagons entiers mis à disposition de l'affréteur ;
- Transports de conteneurs sur wagons plateaux spéciaux ou non ;
- Transports combinés (transport de la remorque routière seule) ;
- Transport de l'ensemble tracteur et remorque appelé feroutage.

2.1. Transport à longue distance des marchandises

Le transport à longue distance est certainement celui pour lequel l'utilisation de la voie ferrée est la plus prometteuse car les transports par la route à longue distance s'effectuent par camions au gabarit maximal autorisé par le code de la route. Ils ont donc, de ce fait, déjà été regroupés.

La présence dans le pourtour méditerranéen des ports de Marseille et de Barcelone qui reçoivent un important flux de conteneurs a d'ores et déjà induit un trafic de conteneurs par la voie ferrée. En conséquence, pour augmenter la quantité de marchandises transportées par conteneur, il n'est pas nécessaire d'envisager des investissements dans des infrastructures mais plutôt dans du

matériel roulant et des moyens de gestion des circulations afin d'améliorer le temps total de transport.

L'efficacité de tels modes de transport peut s'évaluer en estimant la part du trafic actuel de poids lourds sur l'A7 que pourrait remplacer un nombre donné de trains. En utilisant des configurations standards des convois de marchandises, on obtient 10% du trafic pour environ 45 trains. Compte tenu d'un trafic de 11000 PL par jour cela revient à substituer un train à 25 camions. Différentes hypothèses seront à évaluer, en particulier en tenant compte des dispositions réglementaires et fiscales envisagées.

Un avantage très important qui résulterait d'un rééquilibrage en faveur de la voie du transport des marchandises serait une importante diminution des coûts d'entretien des réseaux routiers et, surtout, autoroutiers. En effet, la dégradation des chaussées est essentiellement le fait des véhicules lourds. Or, la réfection des chaussées qui en résulte tient une part prépondérante dans les coûts d'entretien. Par conséquent, les résultats de cette étude devront être utilisés pour recalculer les estimations budgétaires globales.

2.2. Transport à courte et moyenne distance des marchandises

Le transport des marchandises à courte et moyenne distance ne peut se faire en utilisant les mêmes solutions que pour la longue distance car les volumes sont beaucoup plus fractionnés et les expéditeurs plus dispersés sur le territoire.

Par contre, la mise en place de navettes de messagerie, de préférence couplées aux TER permettrait de proposer du transport de colis depuis et vers tous les arrêts du TER. L'utilisation des moyens de traction et des sillons du TER semble une bonne solution pour que le coût de ce transport reste compatible avec les besoins des affréteurs.

3. Transport des personnes

Le transport des personnes par voie ferrée peut se réaliser de différentes manières. Cependant, afin de résorber les engorgements de la vallée du Rhône et, plus particulièrement de l'autoroute, il semble

judicieux d'examiner les besoins en matière de transports à longue distance dans un cas de départ en vacances et de transports à courte et moyenne distance.

3.1. Transport des personnes à longue distance en période de départ en vacances

Afin de réduire l'encombrement des autoroutes pendant les périodes de départ en vacances, il faut, s'intéresser à l'automobile et aux bagages des voyageurs. Cela, parce que les "vacanciers" ont besoin de leur automobile sur leur lieu de séjour ainsi que d'un important volume de bagages (cas d'une famille partant en camping au bord de la mer).

La solution du type "train auto-couchette" est peu utilisée pour trois raisons :

- Coût élevé
- Peu de points de départ
- Procédures complexes

En réalité le transport tel qu'organisé pour le passage des véhicules et de leurs occupants dans le tunnel sous la Manche semble plus prometteur. Un voyage à la vitesse moyenne de 80 km/h est suffisant car il faut le comparer au même voyage dans les embouteillages et non à un trajet en TGV. Outre l'augmentation du confort et la diminution du stress, il y a également un bénéfice certain à attendre en matière d'accidentologie.

3.2. Transport des personnes courte et moyenne distance

Si l'on examine les volumes de trafic routier en fonction de la distance, il apparaît que les courtes et moyennes distances représentent environ 85% du total. Cette situation s'est aggravée avec la mise en service des lignes à grande vitesse car la SNCF ayant donné clairement la priorité à ce mode de transport, les courtes et moyennes distances n'ont bénéficié que de peu d'investissement.

En fait pour répondre à ce besoin, il faut donner la priorité à un réseau dense avec de nombreux arrêts, la vitesse n'étant pas un impératif. La solution consiste donc dans l'amélioration des réseaux de TER, comme la mise à niveau de l'ensemble du réseau secondaire (par exemple : liaison Grenoble/Valence qui est, à ce jour en voie unique et non électrifiée).



Propositions



LES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Dans le transport routier, que ce soit pour les marchandises ou les personnes, les usagers décident indépendamment les uns des autres de la date et de l'heure de leur départ. Cette caractéristique inhérente au transport routier génère des pics de trafic à l'origine des bouchons dont les médias se font l'écho. Des dispositions réglementaires et fiscales sont de nature à réduire les encombrements.

1. Fiscalité

Le principe même d'une infrastructure mise à disposition des usagers fait qu'il est difficile d'avoir une bonne adéquation entre la répartition des coûts de réalisation et d'entretien entre les usagers et l'usage qu'ils en font réellement. Il est notable que la dégradation des grandes infrastructures est essentiellement le fait des PL alors que le coût d'entretien est supporté majoritairement par les VL, du fait de leur plus grand nombre, et par le contribuable. Une fiscalité accrue vis à vis du transport de marchandises permettrait de corriger cette anomalie. Par ailleurs, une modulation des péages est à envisager pour inciter les usagers à reporter leurs déplacements dans le temps ou vers d'autres modes de transports.

2. Interdire tout trafic de PL pendant les périodes les plus chargées.

Il est tout à fait remarquable que, pendant les week-ends et les départs en vacances, malgré les interdictions de circulation de PL, il y a suffisamment de PL (circulant en dérogation) pour que la voie de droite de l'autoroute A7 soit, de fait, inutilisée par les VL. Ce qui réduit la capacité réelle de l'A7 à celle d'une autoroute à deux voies alors qu'il s'agit d'une autoroute à trois voies. Une telle disposition serait de nature à réduire considérablement les encombrements sans réellement pénaliser

les transports de marchandises car les denrées périssables transportées à ce jour en dérogation sont quasi systématiquement transportées d'un entrepôt frigorifique vers un autre entrepôt frigorifique. Par ailleurs, les transports d'animaux vivants peuvent s'organiser de manière à ne pas devoir emprunter l'A7 pendant les quelques périodes critiques de l'année.

3. Réduction de vitesse

La réduction de vitesse durant les pointes de trafic est un dispositif qui a démontré son efficacité.

4. L'utilisation de la voie fluviale

Le Rhône se présente entre la Méditerranée et Lyon comme une voie navigable à grand gabarit. Un doublement des écluses a même été prévu, ce qui permettrait de faire face à toutes les augmentations de trafic.

Conclusion

L'examen des trafics et des possibilités des infrastructures existantes montre que l'on peut envisager des reports suffisants pour décharger l'A7/A9 à condition d'organiser les transports et non de se contenter de bâtir des infrastructures.

Le recours à des solutions innovantes en matière d'organisation des transports est impératif. Le volume de trafic dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien est tel que si une solution autoroutière était retenue, cela obérerait toute possibilité pour la France de se conformer à ses engagements en matière de réduction des émissions polluantes...