

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 21



JUIN 2006

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE RHÔNE-SAÔNE

Le transport fluvial : une alternative sûre, performante, res- pectueuse des hommes et de l'environnement

Le débat public doit nous permettre d'orienter nos réflexions à l'horizon 2020. Un temps à la fois long, l'échelle d'une génération, et court au regard de la continuité de notre histoire humaine.

Au-delà des enjeux qu'il soulève concernant la politique de transport à mettre en place, il porte en lui les germes d'une réponse à une question structurante pour l'avenir : que voulons-nous transmettre aux générations futures, quel projet de vie dicte nos choix territoriaux, modaux et énergétiques ?

Car il s'agit bien, aujourd'hui, d'anticiper une situation que les experts décrivent comme alarmante : dans un contexte de ressources pétrolières bientôt épuisées, la région qui nous occupe sera à saturation, avec les conséquences désastreuses que cela entraîne sur l'environnement, les flux économiques et la qualité de vie des hommes.

Mais cet état de fait n'a rien d'inéluctable.



CONTACT

Pierre CALFAS
Directeur interrégional Rhône-Saône
2 rue de la Quarantaine
69321 LYON Cedex 06

Tél. : 04 72 56 59 02
Pierre.Calfas@equipement.gouv.fr

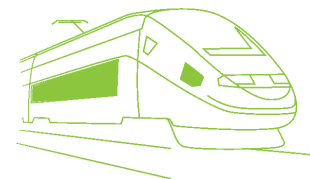
Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Notre perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien : une situation très problématique aujourd'hui, mais dont l'aggravation n'a rien d'inéluctable.



Les axes routiers sont saturés, voire congestionnés en raison de types de trafics qui s'additionnent selon les tronçons et les périodes. Pour un automobiliste, prendre sa voiture à certains moments de l'année peut devenir un geste qui n'a plus rien d'anodin : ce n'est plus seulement son temps disponible qu'il obère, c'est sa vie même qu'il met en danger.

À côté de cela, alors que 80 % des marchandises transitent par la route sur courte ou longue distance, avec les impacts

que l'on connaît sur la sécurité et l'environnement, le fer et surtout le fleuve proposent encore de grandes réserves de capacité et une remarquable capacité d'accessibilité au cœur des villes.

Autre élément à considérer : l'évolution du trafic marchandises sur l'axe Rhône-Saône.

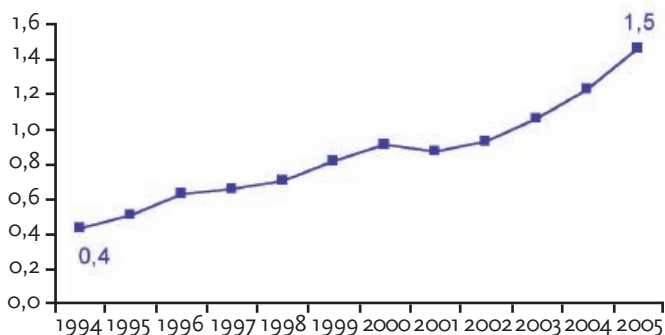
En 2005, cet axe écoulait 1,5 milliard de T.km pour 6,7 millions de tonnes transportées. Soit l'équivalent de 270 000 poids lourds sur le couloir rhodanien : autant d'émissions

évitées et de sécurité renforcée.

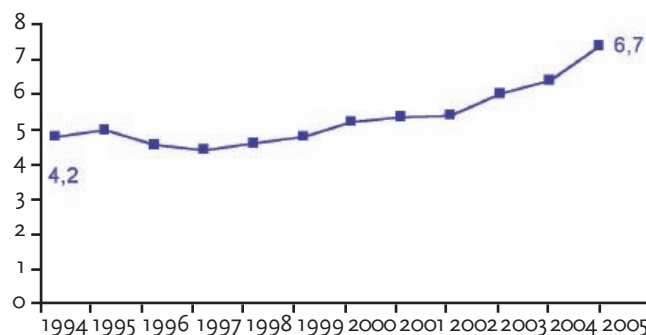
Loin de la saturation, malgré ses taux de croissance à deux chiffres, le fleuve Rhône pourrait être comparé à une autoroute à deux fois cinq voies, dont une seule serait utilisée dans chaque sens.

D'ores et déjà, le trafic pourrait être multiplié par cinq sans investissements lourds. La réserve de capacité du fleuve est donc l'équivalent de 1,1 million de poids lourds/an, ordre de grandeur de l'accroissement de trafic routier annoncé pour 2020.

Évolution du transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône (milliards de tonnes-kilomètres)



Évolution du transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône (millions de tonnes)



Depuis quelques années, le trafic enregistre une croissance remarquable : de 4,2 millions de tonnes en 1999, il est passé à 6,7 millions en 2005, avec un allongement important des distances parcourues. Cette tendance laisse augurer d'une projection à l'horizon 2020 qui pourrait atteindre, selon nos études, les

25 millions de tonnes annuelles.

Consultable sur le site du débat public, le rapport "Prospectives sur l'évolution du transport fluvial et maritime sur l'axe Rhône-Saône" (CEPI-SAMARCANDE, DÉCEMBRE 2003)", met en avant le rôle central joué par les deux métropoles Lyon et Marseille en matière de

transport, et la masse critique suffisante déjà atteinte par le fleuve pour les relier.

Plus largement, le rapport identifie le couloir rhodanien comme une région à la fois pourvoyeuse de flux et carrefour de transports : une double caractéristique qui la positionne comme la plus porteuse de reports modaux futurs.

UN AXE D'AVENIR : LE TRANSPORT DE CONTENEURS

Inexistants sur le Rhône, il y a cinq ans, les conteneurs représentent aujourd'hui 10 % des produits transportés sur le fleuve. Deux raisons à cela : la création de lignes régulières et l'accroissement mondial du trafic de conteneurs.

Le maillage de ports avancés à l'intérieur des terres, et en particulier Édouard Herriot à

Lyon, sont des atouts essentiels pour la poursuite de cette dynamique.

Près de 56 000 conteneurs (EVP) ont été transportés sur le fleuve en 2005... soit environ 37 000 poids lourds de moins sur l'A7. Le Port autonome de Marseille, Voies navigables de France et la Compagnie Nationale du Rhône ont pour objectif de

porter la part fluviale des trafics qui partent ou arrivent à Fos de 5% aujourd'hui, à 15 ou 20% à l'horizon 2020.

La réalisation du terminal Fos 2XL (et le projet de Fos 3XL) ne fera que confirmer, voire accélérer cette dynamique.

Les clés du développement durable : transports alternatifs et multimodalité



La politique des transports s'inscrit dans un cadre d'intervention déterminé par plusieurs textes, faisant du report modal son principal objectif. Le développement de l'intermodalité constitue en effet l'un des leviers majeurs de la stratégie nationale de développement durable.

Il répond, à la fois à l'impérieuse nécessité de prendre en compte la vulnérabilité du système de transport aux ressources pétrolières et le changement climatique, et de maintenir la compétitivité de nos territoires dans le contexte d'une économie mondialisée...

Donc une politique des transports qui soit à la fois économiquement performante, socialement vertueuse et environnementalement viable conduit à rechercher naturellement des solutions alternatives au "tout route". Pour autant, s'engager dans un développement durable ne suppose pas d'adopter des pratiques de rupture totale,

mais d'organiser une complémentarité des modes où chacun d'eux est utilisé sur le "maillon" de la chaîne logistique où il est le plus efficace. Dès lors remplacer le transport routier là où d'autres solutions existent est une exigence pour permettre à celui-ci de rester efficace sur les dessertes locales débarrassées de transit qui n'ont rien à y faire.

Il s'agit d'inventer une véritable "comodalité" qui ne réfléchisse plus en terme d'infrastructure, mode par mode, mais en terme de système logistique.



LE TRANSPORT FLUVIAL, UN MODE RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Alors que le transport dans son ensemble est un des plus forts producteurs de gaz à effet de serre, avec 30% des émissions, la voie d'eau constitue, avec le fer, une voie d'avenir : un convoi fluvial grand gabarit se montre 4 fois moins gourmand en énergie fossile, par

tonne transportée, qu'un poids lourd, et produit 4 fois moins de gaz à effet de serre. Le mode fluvial participe ainsi pleinement au respect des engagements de la France au protocole de Kyoto.

Ce volet environnemental se déploie également

sur un registre qualitatif : à volume de trafic égal, il suffit d'apprécier le contraste visuel, sonore et olfactif entre une autoroute très fréquentée et le long fleuve tranquille emprunté par les péniches...

SÉCURITÉ, SÛRETÉ ET CRÉATION D'EMPLOIS

Le volet social du transport fluvial porte notamment sur les aspects sécurité et sûreté, avec des performances inégalées en termes de maîtrise des risques et des nuisances : sur

le fleuve, les matières dangereuses sont confinées par une double coque et leur acheminement s'effectue à vitesse limitée ; à cette protection des professionnels et des

riverains s'ajoute celle des marchandises : il est en effet autrement plus difficile de dérober un conteneur sur le fleuve que sur une aire d'autoroute...

L'EFFICIENCE ÉNERGÉTIQUE : LE DÉFI D'UNE NOUVELLE DONNE ÉCONOMIQUE

L'augmentation structurelle du prix du pétrole va bouleverser en profondeur l'économie du transport. Maîtriser nos énergies non

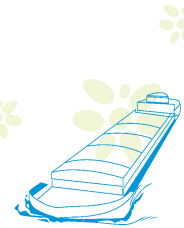
renouvelables en transportant moins et mieux devient une nécessité : deux défis à relever d'ici à 2020, pour lesquels le transport fluvial

sera à même de démontrer toute sa compétitivité.

Sur le fleuve, un convoi de 4 000 tonnes toutes les trois heures remplace un poids lourd toutes les minutes.



Des mesures de bon sens, une comodalité à encourager



Une politique de transports cohérente ne saurait donner la priorité à un mode sur les autres. Nous ne défendons pas le principe d'un transport fluvial en compétition directe avec le fer ou la route. Bien au contraire, nous visons à l'élaboration d'un schéma multimodal fondé sur la complémentarité, afin d'accomplir collectivement les engagements du développement durable. D'où l'intérêt de mettre en œuvre différents leviers d'action et de les articuler avec bon sens.

Parmi les six grandes familles de mesures proposées par l'État, trois d'entre elles concernent particulièrement le mode fluvial : la régulation de l'existant, le développement de la multimodalité, le progrès technologique soutenu.

> Le premier point concerne la gestion et l'exploitation des infrastructures fluviales.

La modernisation du réseau à grand gabarit a déjà été posée comme l'une des grandes orientations pour les vingt ans à venir. Mais, il est parallèlement nécessaire d'entreprendre une démarche globale de modernisation de la flotte et des infrastructures portuaires, sans oublier les équipements de réparation navale (facteur déterminant pour le maintien d'une flotte suffisante en quantité et en qualité).

> Développer la multimodalité suppose de renforcer la part et le positionnement du transport fluvial.

Cela s'adresse aussi bien au transport longue distance des marchandises telles que les céréales et les matières dangereuses, qu'aux flux courtes distances générés par les

activités urbaines (déchets, matériaux de construction).

Rappelons que pour l'accès au cœur des villes le fleuve demeure le moyen le plus sûr et le plus performant.

Par ses atouts, le fluvial est particulièrement bien placé pour répondre aux exigences des chargeurs en matière de choix modal :

- souplesse d'acheminement ;
- diversité de marchandises ;
- respect des délais ;
- réactivité et flexibilité ;
- sécurité ;
- traçabilité ;
- coût compétitif.

La poursuite du développement des plates-formes portuaires multimodales constitue donc un enjeu majeur.

> Profiter du progrès technologique.

Il permettra plus particulièrement de développer de nouvelles générations de moteurs fluviaux plus respectueux de l'environnement, d'intégrer les nouveaux systèmes d'information afin de garantir une sécurité optimale de la navigation tout en



assurant la traçabilité en temps réel aujourd'hui requise par les opérateurs.

En conclusion...

Capacité réelle encore largement ouverte ; bilan énergétique et environnemental favorable ; vecteur de développement économique ; sécurité des riverains et des marchandises : le transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône et le canal du Rhône à Sète, offre tous les atouts pour contribuer à une politique de transport ambitieuse, performante et vertueuse.

Pour réussir une telle politique, il est important de mobiliser les énergies et les bonnes volontés dans trois directions : l'industrialisation et la professionnalisation accrue du transport fluvial ; l'adaptation de la fonction portuaire ; l'amélioration de l'infrastructure.