

MAIRIE DE PRADES

RECU le

24 JUIL 2006

708



Prades, le 19 Juillet 2006

**Monsieur le Président de la CPDP
26, Boulevard Saint Roch
84000 AVIGNON**

**Nos Ref : JFD/FV – Secrétariat Général : 04.68.05.41.09
E-Mail : sg@mairie-prades66.fr**

Monsieur le Président,

En réponse à votre courrier daté du 26 Juin sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, j'ai l'honneur de vous faire parvenir la contribution ci-jointe.

Elle s'est volontairement centrée sur le transport des marchandises par voie routière, compte tenu de l'importance croissante qui est la sienne dans ces couloirs de circulation.

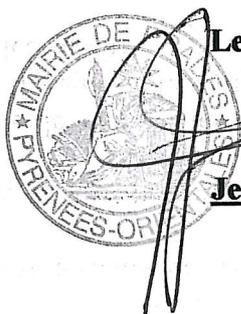
C'est à mes yeux et à plus d'un titre, un sujet prioritaire.

Je ne sous-estime pas la nécessité de développer les transports en commun basés sur la mise en place de lignes à grande vitesse. Il s'agit là de programmes largement engagés et qui n'ont plus à démontrer leur attractivité et leur utilité.

En revanche, le ferroutage passe par de gros investissements et implique d'importants changements dans la pratique et l'organisation du transport des marchandises. C'est dire, si les obstacles (économiques, financiers, psychologiques,...), à franchir, sont nombreux.

Je reste persuadé que la réflexion sur ce sujet et la réalisation d'un tel réseau sont inéluctables. Cette conviction est à l'origine de la contribution ci-jointe dont je mesure les limites au regard d'un sujet aussi important que complexe.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Le Maire,

Jean-François DENIS

Les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

1 – Préambule

Le sujet est aussi vaste que complexe. Seule, une équipe pluridisciplinaire est en capacité de définir le contenu d'un projet cohérent susceptible de s'inscrire dans une approche globale bâtie à partir de la situation actuelle, pour répondre de la manière la plus pertinente aux perspectives prévisibles de l'évolution des transports sur le territoire de l'Union Européenne.

Cette réflexion s'inscrit dans un contexte, d'une part, d'élargissement de l'Union Européenne qui génère de nouveaux échanges et, d'autre part, d'augmentation des cours du pétrole. Elle se doit aussi de répondre à d'autres objectifs : lutte contre l'effet de serre, renforcement de la sécurité routière...

Enfin, l'observation de la provenance des véhicules, montre, s'il en était besoin, que bien d'autres partenaires sont concernés par ce sujet et surtout par les réponses qui pourront être apportées, (transporteurs, producteurs, pays siège de ceux-ci, pays tributaires des approvisionnements...).

La réflexion qui suit n'a d'autre but que d'appeler l'attention sur l'ardente nécessité de concevoir et de réaliser, à un niveau pertinent, un réseau de ferroutage susceptible de mieux répondre aux problèmes du transport des marchandises et de son évolution prévisible.

1 – Pour un réseau européen de ferroutage

L'immatriculation des poids lourds qui empruntent l'A9, la vallée du Rhône ou la vallée de la Moselle, par exemple, témoigne du développement des échanges. Sur ces axes routiers, à certains moments, les véhicules immatriculés en France apparaissent fortement minoritaires. Cette tendance est irréversible. Ce constat plaide donc en faveur d'une approche à l'échelle européenne de cette question.

2 – Positionnement de ce réseau ?

Le coût de réalisation d'un tel réseau invite à rechercher une implantation qui réponde au mieux aux besoins, aux objectifs et aux contraintes du terrain.

L'importance d'un tel chantier exclut la construction de réseaux « concurrents ».

Depuis plusieurs années, déjà, Allemands, Suisses et Autrichiens travaillent ensemble sur le ferroutage.

La question se pose donc de savoir si, au regard de réalités des trafics observés et des intérêts géopolitiques à prendre en considération, la réalisation d'un réseau plus à l'Est par rapport à la vallée du Rhône pourrait apparaître comme une priorité justifiée.

3 – L'intérêt de la vallée du Rhône

En dépit des difficultés inhérentes à la définition de tout tracé, la réalisation d'un réseau de ferroutage empruntant l'arc languedocien et la vallée du Rhône, offre de nombreuses perspectives qui plaident en sa faveur :

3 – 1 – Il apporte à l'Espagne une alternative au transport routier qui assure aujourd'hui plus de 85 % de ses échanges.

3 – 2 – Il offre depuis Lyon, un accès à l'Italie Via Turin.

3 – 3 – A partir d'un carrefour ferroviaire situé dans le secteur de Culmont Chalendrey, il permet de desservir :

* à l'Ouest, la façade atlantique et l'Angleterre par le tunnel sous la manche,

* au Nord, les ports de la mer du Nord,

* à l'Est, l'Allemagne et les pays nouvellement entrés dans l'Union Européenne.

4 – Intérêt géopolitique

Les récents incidents de Melilla et de Ceuta, mettent en évidence l'importance croissante de l'immigration de populations du Continent Africain et notamment du Maghreb, en direction de l'Union Européenne.

L'évolution de la démographie du Maroc et de l'Algérie, au regard des perspectives de développement économique de ces pays donc de création d'emplois à court et moyen terme, ne permet pas d'escompter une réduction des tensions en ce domaine.

De toute évidence, les pays de l'Union Européenne sont aujourd'hui ceux en direction desquels se tournent, déjà en temps normal, les regards de tous les candidats potentiels à l'immigration résidant dans le Maghreb. On peut imaginer ce que pourrait induire, une grave crise politique ou économique dans cette zone, au plan de l'immigration.

C'est pourquoi, au moment où sont engagées des réformes importantes au Maroc notamment, il apparaît essentiel que l'Europe renforce son partenariat avec les pays situés au Nord du Sahara.

Le principe du prolongement du ferroulage jusqu'à Almería ouvrirait de nouvelles perspectives et concrétiserait la volonté de développer les échanges entre l'Europe et les deux principaux pays du Maghreb.

En effet, la liaison maritime Almería – Oujda pourrait conduire, dans ces conditions, à faire de cette ville une plateforme économique transfrontalière Algéro-Marocaine.

CONCLUSION :

La politique des transporteurs dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien est indissociable en raison de la nature des trafics qui s'y développent déjà, d'une approche plus globale prenant en

considération, en amont aussi bien qu'en aval, l'origine et la destination des échanges qui y transitent. Le trafic des poids lourds représente une part importante des flux de circulation. Son taux de croissance plaide en faveur de recherches urgentes d'une solution telle que la réalisation d'un réseau dédié au ferroutage.

Celui qui intégrerait la vallée du Rhône et l'arc languedocien, présenterait les avantages évoqués ci-dessus. Il contribuerait à renforcer les principaux bassins économiques situés sur son tracé (Valencia, Barcelone, Saint Charles, Lyon...).

Axe structurant entre la méditerranée, la façade atlantique, la mer du Nord, la zone Est de l'Europe, il constituerait une artère autour de laquelle pourront éventuellement se développer ensuite d'autres réseaux à partir des plateformes, d'entrée et de sortie des poids lourds, jalonnant son tracé.

Certes, un tel projet entraînera, pour les transports concernés affichant des parcours de 500 kms et plus, des changements dictés par la technique mise en œuvre. Ainsi la logique conduira à n'embarquer sur des plateaux conçus pour faciliter leur chargement et leur déchargement, que les remorques (sans les tracteurs). Un train sera ainsi en mesure, pour une même longueur, d'emporter un maximum de containers. Les plateformes recevront les remorques provenant des lieux de production. Des plateformes partiront les remorques vers les lieux de livraison.

Au-delà de ces considérations, certes réductrices, apparaît, dès lors que l'intérêt du projet serait avéré et partagé, la nécessité de bâtir un partenariat avec les pays et les instances concernées.

Il convient d'abord de faire d'un tel projet qu'il soit européen puis qu'à l'initiative de l'Europe soit mise en place, la structure destinée à le porter de sa conception jusqu'à sa réalisation.