

CONTRIBUTION D'EUROSUD TRANSPORT AU DEBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN.

Créée en 1991, à l'initiative du Conseil Régional Midi-Pyrénées, l'Association Eurosud Transport, basée à Toulouse, a pour objectif de doter les régions du Sud-Ouest européen d'un système de transport intermodal performant et respectueux de l'environnement pour les voyageurs et les marchandises avec pour priorité immédiate la connexion de leurs réseaux ferroviaires.

Ainsi, Eurosud Transport se fait le relais de la volonté croissante des régions, villes et métropoles du sud de l'Europe, à l'amélioration de leurs communications, qu'elles considèrent comme l'un des outils indispensables à la cohésion de cet espace, à son développement économique, et à son raccordement au reste de l'Europe.

Aujourd'hui, la mise en œuvre des grands projets d'infrastructures de transport nécessite la mobilisation de tous les acteurs concernés : élus, collectivités locales et territoriales, chambres consulaires, entreprises et citoyens. En favorisant la réflexion, en diffusant l'information, en mettant en relation les différents acteurs, Eurosud Transport s'emploie donc à mobiliser et à fédérer les énergies pour mieux influencer les décisions qui concernent l'avenir et le développement du Sud-Ouest européen.

Le caractère systémique de l'activité transport, la proximité géographique de l'aire du débat et les problématiques abordées amènent naturellement Eurosud Transport à contribuer, au travers de ce cahier d'acteur, à la réflexion menée dans le cadre du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

1/ Le besoin d'une approche plus globale sur l'ensemble du territoire sud français face à un axe déjà suréquipé

La vallée du Rhône et l'arc languedocien (VRAL) constituent un axe de communication naturel entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, qui est confronté à une multitude de trafic, tant européen que nationaux et locaux, tant professionnels (en particulier pour le fret) que de loisirs. Et malgré les solutions actuellement prévues, toutes les prévisions annoncent une congestion des infrastructures routières et ferroviaires d'ici à vingt ans.

Jusqu'ici, comme cela est exposé dans le dossier du débat, le principe retenu a toujours été d'augmenter régulièrement l'offre de transport sur cet axe. Ainsi, les territoires traversés sont déjà équipés d'une combinaison d'offres de transport terrestre complète.

Les territoires reliés par cet axe sont, au nord l'Angleterre, l'Europe du Nord et l'Allemagne, et au sud la Lombardie et l'Italie, l'Espagne du Nord (essentiellement la Catalogne mais aussi l'ensemble des régions sud-pyrénéennes) et plus au sud l'ensemble de la Péninsule ibérique et l'Afrique du Nord.

Utiliser les autres axes nord-sud ferroviaires existants et éviter la réalisation de nouvelles autoroutes

A notre sens, la recherche de solutions alternatives pour les flux européens en transit, traversant la France du Nord au Sud doit passer par d'autres axes et d'autres modes, même

s'il est clair qu'on ne pourra pas reporter tout le trafic routier, le ferroviaire et le maritime ne pouvant correspondre à tous les besoins.

Dès lors, se pose traditionnellement la question du développement de nouvelles infrastructures routières. Pour Eurosud Transport, les choix sont clairs : il faut concentrer les efforts sur un rééquilibrage des investissements en faveur du rail pour développer ses infrastructures et ses services. Continuer à réaliser des investissements dans le réseau routier du VRAL (autoroutes et nationales), pour des élargissements ou des infrastructures nouvelles, n'a pas de sens - en dehors de nœuds de congestion aigus qu'il faut solutionner -, puisqu'il ne ferait que concentrer un peu plus les flux sur les mêmes régions, permettant toujours aux flux routiers de croître sans contrainte.

Pourtant, la recherche de solutions alternatives pourrait être l'occasion de faire de l'aménagement du territoire dans les régions voisines dont certaines souffrent d'un déficit d'infrastructures important qui rend très difficile le développement, voire le maintien d'activités économiques génératrice d'emploi.

Ainsi, pourquoi envisager de développer de nouvelles infrastructures dans une zone géographique très limitée par le relief et déjà suréquipée, alors qu'il existe d'autres axes nord-sud peu utilisés plus à l'ouest (l'A 20, l'A75, la RN21), qui avec quelques aménagements de tronçons manquants, pourraient offrir des alternatives efficaces. On pourrait également suggérer un système de péage autoroutier favorisant le report de certains flux vers ces itinéraires alternatifs.

2/ Se donner les moyens de développer les solutions alternatives et repenser le système de transport français

Un déséquilibre modal insoutenable

Le premier constat, à généraliser pour l'ensemble du territoire français, est que la part des modes ferroviaire et maritime est largement insuffisante dans le transport du fret. Ce déséquilibre atteint son paroxysme au passage des Pyrénées avec moins de 4% de part ferroviaire qui génèrent le passage de 20 000 camions par jour sur les 2 autoroutes côtières et dont 50% sont en transit sur le territoire français. Ces flux viennent bien sûr engorger la vallée du Rhône et ne font que traverser les territoires ici concernés n'apportant que des nuisances.

La part modale du fer pour les voyageurs descend à 1% des 145 millions de voyageurs annuels et l'absence de liaisons ferroviaires performantes entre la péninsule ibérique, la France et l'Europe engendre également la circulation de 117 000 véhicules légers par jours, auxquels s'ajoutent les autocars.

Développer le ferroviaire et le maritime

Notre demande va en priorité vers une politique plus engagée de l'Etat en faveur du report d'une partie du trafic routier vers les modes ferroviaires et maritimes, avec en particulier la mise en œuvre d'un réseau ferroviaire à priorité fret sur les lignes existantes. Cela nécessite de faire de véritables choix, courageux, accompagnés de véritables moyens financiers y compris la recherche de nouvelles ressources comme le permet désormais le dispositif « Eurovignette ». Le scénario au fil de l'eau est le pire qui soit et **seules des contraintes fortes sur le mode routier** permettront un véritable report à condition que dans le même temps le ferroviaire soit remis à niveau tant sur le plan des infrastructures que sur le plan des services aux entreprises.

Concernant l'arc languedocien, alors que la LGV Perpignan-Figueras sera achevée en 2009, il nous paraît urgent que l'Etat s'engage à réaliser la LGV Montpellier-Perpignan pour

permettre le développement des TER et du fret sur la ligne classique, ainsi que l'augmentation des parts de voyageurs pris à la route comme c'est le cas pour le TGV Méditerranée.

Le manque de moyens financier et l'endettement du mode ferroviaire

On le sait, la dette de RFF dépasse désormais les 25 milliards d'euros auxquels s'ajoutent celle de la SNCF (7 Mds €) et celle du « Service Annexe d'Amortissement de la Dette » (SAAD) géré par la SNCF (9 Mds€).

Dans ce contexte, que penser de la vente des parts de l'Etat dans 3 sociétés d'autoroutes qui auraient pu rapporter entre 35 et 40 milliards de dividendes d'ici à 2032, date de la fin des concessions. Vendues en 2005, elles n'ont rapporté qu'un quart de cette somme. Comment l'agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), pourra-t-elle financer l'ensemble des grands projets ferroviaires et fluviaux nécessaires alors qu'on la prive de sa principale recette à long terme, les dividendes autoroutiers ? Certes, elle sera dotée de 4 Mds€, mais combien de projets pourra-t-elle financer avec cette somme ?

Que fait-on pour désendetter RFF qui doit gérer et entretenir les 30 000 km de voies du réseau français, et participer au financement des nouvelles infrastructures dont les LGV ? La vente d'une partie de son patrimoine immobilier, estimé à 800 millions d'euros et susceptibles d'être vendus rapidement, viennent d'être reversés à une autre société d'Etat, la Sovafim, qui doit les revendre au prix fort, et reverser les bénéfices au Ministère des Finances. RFF n'en recevra que 150 millions - le montant pour lequel ont été inscrit ces biens dans ses comptes -, les 650 millions restant allant dans les caisses de l'Etat.

Comment, dans de telles conditions, trouver les moyens de développer notre réseau ferroviaire, alors que RFF n'a même plus les moyens d'entretenir l'existant ?

L'Etat doit donc faire de véritables choix, non pas en faveur des lobbies les plus forts, mais en se préoccupant de l'avenir du réseau de transport de notre pays et de ses conséquences sur notre économie et notre environnement.

3/ Une meilleure prise en compte des échanges Péninsule ibérique – Europe du Nord

L'Espagne et la Péninsule ibérique représentent l'une des sources les plus importantes de trafic routier européen qui alimente l'arc languedocien et la vallée du Rhône avec 7 000 poids lourds et 27 600 véhicules légers journaliers en moyenne qui passent la frontière au Perthus.

Intéressons-nous plus particulièrement aux poids lourds. Selon le dossier du débat, 57 700 trajets poids lourds sont observés chaque jour sur le réseau A7 A9, et parmi ceux-ci, les poids lourds étrangers apparaissent très nombreux, avec 24% de ce trafic, soit 13 600 trajets. En certains points centraux du réseau, leur proportion peut aller jusqu'à 50% de l'ensemble du trafic poids lourds. 3 700 correspondent à un parcours Péninsule ibérique-Europe du Nord & Est et 2 200 à un parcours Péninsule ibérique-Italie. Ainsi, on ne peut le contester, les poids lourds espagnols et portugais occupent une place considérable sur le réseau routier français, et en particulier sur l'A7 et l'A9 ; en déplaçant la majorité de ces poids lourds qui ne font que transiter entre le nord, l'est et le sud, sur d'autres axes nord-sud, routiers (A20, A75) et ferroviaires (Nouvelle traversée ferroviaire transpyrénéenne, Narbonne-Toulouse-Paris), on apporterait une véritable réponse à l'une des causes de saturation du trafic routier du réseau VRAL.

Prendre en compte et résoudre la problématique du franchissement des Pyrénées

D'une façon générale, on accorde beaucoup d'attention à la vallée du Rhône alors que l'une des composantes de la problématique du trop fort trafic routier trouve son origine dans le

difficile franchissement des Pyrénées et dans l'absence d'interopérabilité des réseaux ferroviaires ibérique et français. Plus grave, cette problématique constitue l'une des situations routières les plus préoccupante en France, et elle semble rester en marge, sans intéresser nos décideurs politiques. On observe 2 fois plus de poids lourds dans les Pyrénées que dans les Alpes françaises et 2 fois plus que dans les Alpes Suisses, qui font l'objet de mesures spectaculairement efficaces.

Ainsi, ce débat public s'intéresse à une aire géographique s'arrêtant à Perpignan, alors qu'il aurait dû prendre en compte la zone allant jusqu'au Perthus et au delà. Pour avoir une approche complète du problème de l'engorgement de l'arc languedocien et de la vallée du Rhône, il ne s'agit pas uniquement de solutionner cette partie du réseau, il faut aussi apporter des solutions en « amont » et à la source.

Plus globalement, c'est l'ensemble du franchissement des Pyrénées qui pose problème. D'une part, les deux passages côtiers pyrénéens, tant routiers que ferroviaires, ne suffisent pas, et d'autre part, les quelques axes routiers de type nationales traversant le massif subissent déjà des trafics importants, et ils ne se prêtent pas à en recevoir plus ; enfin, vouloir envisager de créer de nouvelles infrastructures routières au sein du massif pyrénéen n'est plus acceptable aujourd'hui.

Parmi les projets ferroviaires permettant de franchir les Pyrénées, la LGV Perpignan-Figueras est en cours de réalisation, et de l'autre côté la LGV Bordeaux-Espagne va être soumise au débat public en juin. Mais on sait que cela ne suffira pas. Il nous paraît nécessaire, au même titre que le gouvernement espagnol, et les autonomies concernées, de mettre en place comme pour les Alpes, une infrastructure ferroviaire de grande envergure mixte fret-voyageurs particulièrement adaptée au trafic de transit sur longue distance. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité, projet prioritaire d'intérêt européen n°16 destiné en priorité au fret ferroviaire, qui permettrait de faire transiter annuellement 30 millions de tonnes de marchandises de part et d'autre des Pyrénées sans encombrer les routes. Alliée à une ligne fret Toulouse-Paris, peu fréquentée, elle offrirait une solution complète Péninsule ibérique-Nord de la France.

4/ L'importance des innovations technologiques et de la modification des comportements

Dans une perspective à plus long terme, dépassant la seule notion de choix des infrastructures et des modes de transport, un travail beaucoup plus profond doit être réalisé pour modifier nos habitudes de déplacements, tant à l'échelle de la France que de l'Europe et de l'ensemble de la planète, si l'on souhaite faire face aux problèmes énergétiques et aux effets des changements climatiques qui nous menacent. Le dossier du débat présente de manière assez complète les différentes familles de mesures qu'il faudrait arriver à mettre progressivement en place.

Citons ainsi le développement et le soutien aux innovations technologiques pour une utilisation des énergies alternatives, le développement de véhicules propres et la modification des comportements. Mais les problèmes à résoudre paraissent tellement grands (lobby pétrolier, habitudes de consommation, modes de vie) que là encore, sans engagement politique ferme assorti de mesures précises, rien ne changera. Ainsi, l'autopartage (acquisition en commun d'un véhicule afin d'éviter la multiplication des véhicules personnels) et les mesures de tarification selon période nous semblent de bonnes pistes, mais qui nécessiteront une véritable éducation des générations présentes et futures.

Dans un avenir beaucoup plus proche, soulignons l'intérêt évident des taxes particulières pour les poids lourds et les véhicules polluants : la généralisation du péage poids lourds sur

l'ensemble du réseau routier national y compris en zone urbaine, la mise en place de certificats verts pourraient laisser espérer une réduction de l'utilisation des véhicules routiers, un report vers les autres modes et d'autres itinéraires moins saturés, et permettraient un nouvel apport pour le financement d'infrastructures alternatives. Certaines de ces mesures seront probablement mises en place prochainement dans plusieurs pays européens puisque la directive Eurovignette a été adoptée et qu'elle devra être traduite dans les législations nationales de chaque Etat membre dans les deux ans à venir. Il appartient à la France de se saisir et d'appliquer ces dispositifs pour garantir l'avenir des générations futures.

LES RECOMMANDATIONS D'EUROSUD-TRANSPORT

La problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien représente un enjeu majeur de gestion des trafics et d'aménagement pour l'ensemble du territoire français et il convient donc de ne pas se limiter à l'aire du débat pour proposer des solutions.

Les recommandations stratégiques d'Eurosud-Transport sur ce sujet sont les suivantes :

- Pas de nouvelles autoroutes dans le couloir de la vallée du Rhône et l'arc languedocien.
- Eviter des investissements pour un élargissement des axes existants en vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, à l'exception de quelques points durs, car ce n'est que repousser le problème et le concentrer sur une unique zone géographique.
- Mieux utiliser et développer les axes routiers et ferroviaires nord-sud existants.
- Investir de façon conséquente, y compris sous la forme de concessions ou de contrats de partenariats public-privé dans de nouvelles infrastructures ferroviaires à priorité fret.
- Attirer enfin l'attention de l'Etat sur la question pyrénéenne et le trafic poids lourd espagnol. A ce titre, nous demandons officiellement qu'ait lieu prochainement un Débat Public sur la politique des transports future à choisir pour le franchissement des Pyrénées, étant donné le caractère urgent de la situation.
- Une politique plus ferme et engagée vis-à-vis des poids lourds pour un développement du fret ferroviaire, du ferroutage, accompagné de taxes et péages routiers plus forts pour les poids lourds, en particulier dans les zones sensibles.