

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 27



JUILLET 2006

CESR PROVENCE - ALPES - CÔTES D'AZUR

Introduction

Le CESR Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est engagé adoptée lors de leurs assemblées délibérantes, à :



- Mettre les transports au service de l'aménagement du territoire ;

- Appréhender l'ensemble des territoires de la vallée du Rhône et de l'arc méditerranéen et s'ouvrir aux pays du pourtour méditerranéen ;

- Programmer la réalisation des projets déjà décidés et engager au plus tôt les orientations résultant du débat public ;

avec les CESR Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes dans une expression commune

- Donner un contenu concret à la notion de report modal et valoriser chaque mode sur son créneau de pertinence.

Il lui semble devoir rappeler un certain nombre de points et insister sur les spécificités de sa région.



CONTACT

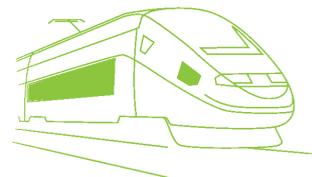
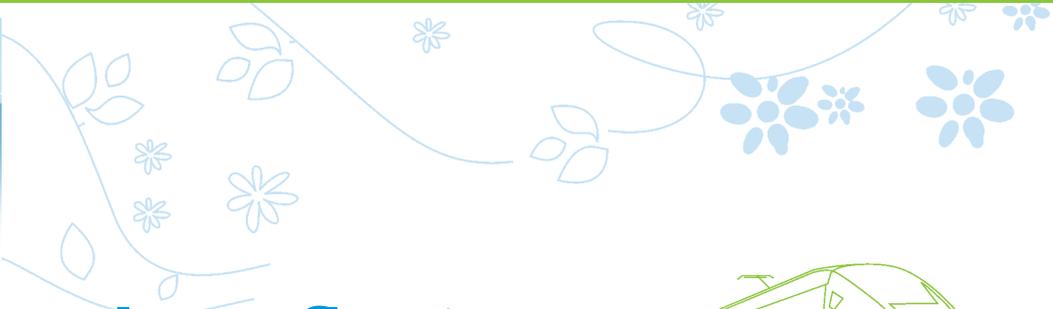
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Conseil Économique
et Social Régional
27, place Jules Guesde
13235 MARSEILLE Cedex 02

Tél. : 04 91 57 53 00

Fax : 04 91 57 53 63
ces@regionpaca.fr
www.cr-paca.fr

Dans le cadre du débat public organisé par la :

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



Sur un sujet de réflexion aussi global,

LE CESR S'INTERROGE SUR LE BIEN-FONDÉ DE CIRCONSCRIRE LE DÉBAT PUBLIC À LA SEULE VALLÉE DU RHÔNE ET À L'ARC LANGUEDOCIEN.

LE DOSSIER PRÉSENTÉ PORTE SUR UN SEUL AXE, L'AXE NORD/SUD ET L'APPROCHE EST/OUEST EST ABSENTE

> le territoire du débat

limite fortement la Région PACA et la localisation des réunions est suffisamment significative de l'occultation de la plus grande partie de cette région ;

> le dossier de l'État

écarte du débat la majeure partie de la Région PACA, ce qui conduit à envisager à l'horizon 2020 les infrastructures et l'organisation des modes de transports par le seul couloir vallée du Rhône et Arc Languedocien. Un seul axe du Nord de l'Europe vers l'Espagne via Lyon, la vallée du Rhône et l'arc languedocien et vers l'Est avec le Lyon-Turin ;

> l'Europe (par le Rapport du Groupe à Haut Niveau),

est dans la même logique que les

propositions du dossier de l'État avec un axe Europe du Nord/Gênes via la Suisse par les tunnels du Lötschberg (ouverture en 2007) et du Gothard (ouverture en 2012).

Nous notons qu'il n'y a pas de réflexion intégrée sur le traitement du fret après Gênes en direction de la région PACA alors que celui-ci a augmenté de 40 % en 4 ans (2002). Selon les études réalisées récemment dans le cadre du débat public du contournement routier de Nice une croissance de 60 % du trafic poids lourds devrait être constatée sur l'A8 d'ici 2020 ;

> la cartographie "type de développement des zones d'emploi française en 1999" de la DIACT

montre le poids de Rhône-Alpes en emplois productifs par rapport à Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette carte, même si elle donne à un moment donné la réalité du positionnement de la région PACA, tend à laisser perdurer dans les esprits une vocation de PACA limitée aux emplois liés au résidentiel et au secteur public, ce qui est réducteur des potentialités de la Région PACA qui n'est pas une zone dortoir.

Aussi la vision de l'État, et par là même celle de l'Europe, marginalise-t-elle la région PACA et circonscrit l'arc méditerranéen à un concept plus qu'à une réalité dans cette approche Barcelone/couloir languedocien-rhodanien/Lyon-Turin/Gênes.

LES ÉLÉMENTS DU DÉBAT

> Les flux locaux en PACA,

plus importants que les flux de transit à la différence du Massif Central et de la vallée du Rhône constituent une spécificité de PACA ;

> Les flux de transit et locaux

représentent pour la partie "Alpes et Préalpes" près de 13 % de la totalité des flux, près de 11 % pour la partie "Massif Central" et 76 % pour la partie "Rhône Alpes" ;

> L'importance des flux de véhicules

(cf. carte page 28 qui traversent la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur représente environ 31 % de la totalité des flux vallée du Rhône/Massif Central/Alpes et Préalpes, dont 26 500 véhicules provenant des branches vallée du Rhône). Ce constat autoriserait un élargissement du périmètre de ce débat public à l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

> Les Poids Lourds

ne représentent que 20 % du trafic en Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) et 14 % maximum en Trafic Moyen Journalier d'Été (TMJE) mais pèsent par leur gabarit dans les difficultés de circulation. Ce sont les déplacements tourisme-loisirs et domicile-travail qui génèrent le plus de trafic.

L'ARGUMENT DE L'ÉTAT JUSTIFIANT LE FAIT QUE LE DÉBAT PUBLIC NE PRENNE PAS EN COMPTE LA RÉGION PACA DANS SA TOTALITÉ REPOSE SUR DEUX POSTULATS QUI MÉRITENT RÉFLEXION

> **L'amélioration de la circulation** dans le corridor rhodanien et languedocien profitera à terme à la région PACA ;

> **les décisions du CIADT de décembre 2003** et les projets qui y sont inscrits pour PACA sont supposés réalisés et considérés comme devant régler les circulations internes, or, et c'est paradoxal, l'État dans son dossier considère qu'à l'horizon 2020, ces décisions seront insuffisantes pour répondre aux enjeux de congestion et d'environnement.

Il conviendrait donc au préalable de s'assurer de la réalisation effective de ces projets. On connaît les retards accumulés dans les contrats de plan ainsi que les nouvelles modalités de financement des grandes infrastructures qui soulèvent les plus grandes inquiétudes de la part de l'ensemble des collectivités territoriales appelées à participer. Si délicates soient-elles à réaliser, des esquisses financières des dits projets auraient permis de donner des éléments d'appréciation de nature à vérifier la véracité du postulat de départ.

Sur le fond, le CESR s'interroge sur les véritables intentions de la mise en chantier de ce débat public, justifications de décisions prises ou à prendre ?



Aujourd'hui les différents acteurs S'ACCORDENT SUR LES PERSPECTIVES DE SATURATION DES AXES ACTUELS ET SUR LA NÉCESSITÉ DE TRAVAILLER SUR DES MODES ALTERNATIFS DE TRANSPORT EU ÉGARD AUX NÉCESSITÉS ENVIRONNEMENTALES ET ÉNERGÉTIQUES CONFORMÉMENT AUX ENGAGEMENTS DE KYOTO

Le discours récurrent sur les questions environnementales et énergétiques, le développement durable et les modes alternatifs de transport, doit se traduire réellement par des actions en faveur du ferroviaire, du fluvial, du maritime, en termes d'infrastructures et d'organisation des transports, en termes de réglementation pour rendre ces modes plus attractifs.

Il ne s'agit pas bien évidemment d'écarter le mode routier, mais de réguler les flux, et d'en limiter le développement selon les localisations au profit d'autres modes de transport.

Le développement d'une infrastructure appelle une fréquentation plus importante, compte tenu pour un temps de l'amélioration de la fluidité. Puisque l'on circule mieux, l'usager qui ne fréquentait peu ou pas l'axe a tendance à vouloir l'emprunter. En

conséquence un élargissement des autoroutes A7 et A9 ou l'aménagement des routes nationales parallèles à ces autoroutes ne pourrait qu'alimenter un flux toujours plus grandissant et des difficultés dès leur sortie sur des dessertes Est-Ouest. Augmenter seulement le calibre du tuyau principal reviendrait à engendrer des thromboses sur les dessertes de sortie existantes si ces dernières ne sont pas également traitées.

Les mesures visant à optimiser la gestion et l'exploitation des infrastructures actuelles routières, ferroviaires, fluviales sont peu coûteuses à mettre en œuvre. Elles sont de nature à répondre dans un premier temps aux enjeux de saturation. Elles devront cependant nécessairement être reliées par une politique des transports opérant une véritable rupture avec le tout routier.

Ce dernier demeure encore le mode le plus

souple et le plus rentable si l'on ne tient pas compte des coûts externes (accidents, perte de temps, consommation énergétique, pollutions diverses).

L'évolution prévisible du coût du baril de pétrole liée à la seule raréfaction de la ressource constitue à terme un puissant frein à l'utilisation des véhicules. Aujourd'hui le report modal ne peut se faire de manière spontanée. Une véritable politique volontariste de l'État est un préalable incontournable pour une plus grande cohérence dans les choix à opérer. Des mesures réglementaires et tarifaires incitatives doivent être mises en œuvre sans quoi les meilleures intentions ne déboucheront pas.

Le CESR souhaite en conséquence que toutes les capacités du fluvial, du fluvio-maritime et du ferroviaire soient exploitées prioritairement et complémentaires.



Sur le mode fluvial et fluviomaritime

Les atouts du transport fluvial sont connus : moins coûteux, moins consommateur d'énergie, moins polluant, plus sécurisant par rapport à d'autres modes de transport.

Le volume du trafic fluvial a été doublé depuis 1998, il atteint 6,7 millions de tonnes en 2005, chiffre d'ores et déjà dépassé en 2006 alors même que les prévisions présentées dans le document laissent espérer 7 à 8 millions de tonnes à 20 ans.

Il semble que le trafic puisse être multiplié par 5 selon Voies Navigables de France sans investissement complémentaire conséquent, et atteindre avec un doublement des écluses des capacités encore beaucoup plus importantes. Les potentialités de développement existent. Des efforts sont à faire en direction des donneurs d'ordres avec une plus grande

professionnalisation du secteur, des aménagements des plateformes terrestres, des embranchements fluviaux mais également en direction des débouchés Sud et Nord :

> Vers le Sud avec le port de Marseille

En effet ce débat doit être l'occasion de repositionner le Port Autonome de Marseille avec Fos, premier port de la façade méditerranéenne au service des trois régions françaises Rhône-Alpes/Languedoc-Roussillon/PACA.

Toutefois, celui-ci ne peut être envisagé sans que soient abordées plus globalement les questions de desserte de l'ensemble du territoire régional, un des outils de base de



son développement économique.

On ne développera pas ici les éléments du débat public sur Fos 2XL qui devront être intégrés au débat.

> Vers le Nord avec l'ouverture du bassin Rhône-Saône au réseau fluvial à grand gabarit de l'Europe du Nord

L'abandon du projet de canal Rhin-Rhône en 1997 est regrettable. Le bassin dans sa partie des voies navigables de classe V s'arrête au nord de Chalon-sur-Saône. Ce cul-de-sac limite en conséquence les potentialités de développement qui permettraient un accès aisé aux sites industriels du Rhin supérieur.

Sur le ferroviaire

• La LGV PACA avec la réalisation complète du contrat de plan 2000/2006 permettra de dégager des capacités importantes sur le réseau classique avec toutes les conséquences positives pour le trafic TER et le fret.

• La percée ferroviaire sous le Montgenèvre, permet le transfert certes modeste d'une partie du trafic de la vallée du Rhône, en même temps qu'elle ouvre de nouvelles perspectives dans un axe péninsule ibérique, Nord de l'Italie, Europe de l'Est, assure le désenclavement des

territoires alpins en particulier avec l'accès au réseau TGV via le Lyon-Turin et favorise le développement du Port de Marseille.

Pour ces deux infrastructures, le CESR renvoie à ses avis exprimés dans les débats publics sur la LGV et sur l'A 51.

La problématique générale des transports en région PACA :

LE SCHÉMA RÉGIONAL DES TRANSPORTS

Dans un souci de cohérence nationale et européenne le débat public se doit de mieux prendre en compte les besoins régionaux. Le Conseil régional soumet depuis la fin mars à l'avis des principaux partenaires son Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire. Celui-ci devrait être adopté en fin d'année. Le débat public devrait s'attacher à considérer ces orientations et plus particulièrement celles contenues dans

le Schéma Régional de Transport.

Le CESR souhaite dans ce débat de prospective et d'orientation visant à définir une politique des transports pour les voyageurs et les marchandises :

• que l'arc méditerranéen soit pris en compte dans le débat et que les éléments des différents débats publics en région PACA (Fos 2XL, LGV PACA, A 51) soient intégrés pour une meilleure cohérence

d'ensemble ;

• que les projets inscrits dans le contrat de plan 2000/2006 et décidés au CIADT de décembre 2003 soient véritablement réalisés dans des délais et selon des clés de financement acceptables pour les collectivités ;

• que les solutions alternatives, eu égard aux questions environnementales et énergétiques, soient véritablement privilégiées.