

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 06



MAI 2006

ASSOCIATION TGV ET
DÉVELOPPEMENT VAR
NICE CÔTE D'AZUR -
MNLE PACA - MNLE 30 -
MNLE 26/07

Association TGV
Développement

*Var - Nice
Côte d'Azur*



CONTACTS

Association MNLE PACA
58, rue d'Endoume
13007 MARSEILLE 13007
Tél. : 04 91 31 53 44

Association MNLE 26 / 07
Grande Rue
26800 MONTOISON
Tél. : 04 75 84 47 61

Association MNLE 30
44, rue d'Agrippa d'Aubigné
30000 NÎMES
Tél. : 04 66 26 03 95

Association TGV
et Développement
Var Nice Côte d'Azur
6, avenue Aristide Briand
83270 SAINT CYR SUR MER
association-tgvdeveloppement@wanadoo.fr

Présentation

Le Mouvement National de Lutte pour l'Environnement (MNLE), est une association qui participe dans chaque département et dans chaque région, depuis de nombreuses années, à l'enrichissement du débat sur les problèmes liés à la protection de l'environnement, à la production et

l'utilisation de l'énergie, à la promotion des moyens de transport durables.

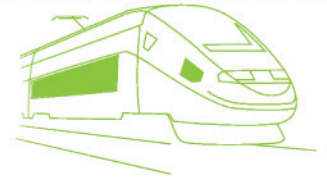
Dans le cadre de ce développement durable, l'Association TGV et Développement Var Nice Côte d'Azur assure la promotion du ferroviaire et particulièrement de la ligne à grande vitesse de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

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



Un accès vers la Méditerranée



UNE SITUATION ACTUELLE DIFFICILE UNE SITUATION FUTURE PRÉOCCUPANTE

La Vallée du Rhône est un axe majeur d'échanges depuis plus de 2000 ans. Mais, alors que l'accès à la Méditerranée passe par la Vallée du Rhône, l'ensemble des déplacements des biens et des personnes se partage ensuite entre le Languedoc-Roussillon et la Provence Alpes Côte d'Azur,



aussi la réflexion est-elle, obligatoirement, à faire sur l'ensemble de cette zone du quart-sud-est, Provence-Alpes-Côte d'Azur compris bien entendu. Cette réflexion se doit aussi d'intégrer les déplacements est-ouest dans le cadre de l'Arc Méditerranéen de Barcelone à Gênes.

une possible limitation des déplacements qu'ils soient professionnels ou privés, mais avec les menaces sur l'approvisionnement en produits pétroliers il est évident qu'il nous faudra repenser notre mode de vie :

- utiliser des moyens de transport propres,
- rechercher des méthodes innovantes pour limiter le plus possible les déplacements, nous pensons aux autoroutes de l'information bénéficiant des progrès de l'ultra haut débit et des fibres optiques.

Ce territoire concerné est un espace à l'échelle des grandes régions européennes et son attractivité se traduira par une augmentation démographique notable. En matière d'aménagement du territoire et donc de transport, il faudra faire, dès à présent les bons choix, pour les années à venir. La protection de l'environnement n'est pas un slogan à la mode, mais une nécessité vitale. Des scientifiques du monde entier faisant écho à l'appel de 1600 scientifiques à l'ONU, ne déclaraient-ils pas, à Exeter (GB) en février 2005 : " nous avons dix ans pour changer de cap, sinon la situation sera irrémédiable ". À court terme il serait utopique de croire à

Faut-il rappeler que la route assure aujourd'hui, en France, 88% des déplacements de personnes et 75% des transports de marchandises ?

Faut-il rappeler que les transports routiers sont de grands consommateurs d'énergie fossile, notamment du pétrole dont les ressources seront de plus en plus rares donc de plus en plus chères ?

Faut-il rappeler que les transports routiers ont une faible efficacité énergétique : avec une tonne d'équivalent pétrole, une tonne de marchandises est transportée sur 50 km par

camion, 130 km par fer et 250 km par voie d'eau à grand gabarit ?

Faut-il rappeler aussi qu'entre 1960 et 2000, les émissions de CO₂ des transports routiers ont été multipliés par 6,4 ; et on a beau parler, à présent, de voitures émettant 20% de CO₂ de moins par kilomètre qu'une voiture de 1960, rien n'a véritablement changé car la densification du trafic et le développement de la climatisation annihilent ces gains supposés. Nous considérons que le routier ne devrait avoir simplement comme vocation à être utilisé, que pour les courtes et moyennes distances venant en complément des transports alternatifs que sont le fer, le fluvial, le fluviomaritime et le maritime.

> Ce qui nous amène tout naturellement à demander aux pouvoirs publics à renoncer à faire la politique du tout routier et admettre que d'autres moyens de transport existent... avec un futur à proposer !

QUEL FUTUR À PROPOSER ?

Le train démontre toute sa pertinence en termes de respect de l'environnement. L'exemple du TGV sur Paris Lyon Marseille est parlant : sur cette ligne, les reports de trafic de l'auto et l'avion vers le train ont entraîné une réduction annuelle de production de CO₂ de quelques 500 000 tonnes. De plus

l'électricité utilisée provient de sources énergétiques n'émettant pas de gaz à effet de serre. Pour le ferroviaire, nous pouvons aussi parler de "l'extrême sécurité" : ce moyen de transport génère un nombre de blessés et de morts sans commune mesure avec celui de la route. Dans le secteur de la Vallée du Rhône,

le ferroviaire est bien présent par rapport au reste du territoire national. Ainsi, jusqu'en Avignon, il y a trois lignes : rive droite dédiée au fret lourd, rive gauche pour le fret, les grandes lignes, les TER et une ligne à grande vitesse. Mais, cette présence significative sur le terrain est finalement toute relative puisque

Un accès vers la Méditerranée

le transport ferroviaire ne s'élève qu'à 15% du trafic du total des marchandises transportées sur cette section.

Mais ces trois lignes peuvent encore permettre un développement important que ce soit dans le domaine du fret ou des voyageurs. Pour les marchandises, par exemple, l'utilisation optimisée des lignes sur les rives droite et gauche du Rhône permettrait au fret de se développer sur de longues ou moyennes distances tout en gardant la possibilité d'augmenter les dessertes TER ou de les créer lorsqu'elles n'existent pas comme sur la rive droite. Nous demandons que les compléments nécessaires à la ligne dite "Éco fret" ayant la capacité de résorber 50 % des camions de la Vallée du Rhône, soient mis en œuvre très rapidement. En plus, nous demandons que soient prises en compte les solutions ferroviaires pour le transport des marchandises qui ne passent pas obligatoirement par la Vallée du Rhône :

- amélioration de la ligne du Massif Central,
- modernisation de la ligne entre Marseille et Vintimille
- création d'une relation ferroviaire par le Montgenèvre s'ajoutant aux atouts de la future liaison Lyon-Turin, ce qui aurait l'avantage de fiabiliser les échanges Espagne Italie tout en désaclarant les Alpes du Sud.

De plus, il faut avoir le courage de concrétiser les projets du réseau à grande vitesse comme la LGV PACA et le Contournement de Nîmes avec sa continuité vers Perpignan ; ces lignes pouvant être mixtes sur certaines parties. Mais il est évident également que ces lignes à grande vitesse doivent être complétées par un réseau de voies classiques entretenues et modernisées pour permettre un maillage convenable du territoire.

Rappelons aussi que le rail mobilise 3,5 fois moins d'espace que le transport routier par passager transporté et qu'économiquement il est prouvé que ce type de transport est plus rentable que la route, à moyen et long terme, même sans parler des coûts externes, du non respect du code du travail et du code de la route, et des problèmes rencontrés lors des dernières intempéries.

Bref, tout le monde gagnerait à ce qu'un service public ferroviaire de qualité puisse se développer dès maintenant.

Autre exemple, le fleuve et les canaux pour la vallée du Rhône de Pagny à Marseille et de Sète à Bordeaux, la mer pour le Languedoc-Roussillon et PACA avec les ports d'Arles, Sète, Toulon et surtout Marseille/Fos, sont des atouts indiscutables à développer en optimisant les infrastructures existantes sous-utilisées et sous-équipées.

Un accroissement de l'utilisation du fleuve a tout de même débuté puisque le trafic sur le bassin Rhône-Saône est passé de 3,9 Mt en 1997 à 6,4 Mt en 2005. Mais, il faut aller beaucoup plus loin car au-delà de ses atouts en termes d'environnement, le transport fluvial et fluviomaritime a un coût inférieur au mode routier, il est fiable et sécurisant pour les marchandises et les riverains.

Aujourd'hui, les infrastructures existent : le Rhône est navigable sur 330 km pour des convois de 5 000 tonnes, la Saône est aménagée à grand gabarit sur 220 km entre Lyon et Saint-Jean-de-Losne pour des convois de 4 000 tonnes et le canal du Rhône à Sète permet la navigation de bateaux chargés à 1 000 tonnes. Et malgré le progrès souligné plus haut, on est encore bien loin d'exploiter toutes les capacités du transport fluvial. La preuve, sans doublement d'écluses, la capacité du bassin Rhône-Saône est estimée à 26 Mt, soit plus de quatre fois le trafic actuel.

Alors, nous demandons que soit continuée la modernisation de la flotte, que soient instaurés des systèmes de conditionnement compatibles avec les autres modes de transport et que soit favorisée l'intermodalité avec ces autres modes de transport en utilisant au mieux les plateformes



intermodales du couloir rhodanien, par exemple celle d'Arles, de Pagny et de Portes les Valence, à partir de laquelle la liaison du Moyen-Rhône et du sillon alpin par le contournement de Lyon serait un atout sérieux pour le fret.

De même la façade méditerranéenne compte des ports marchands de grand intérêt, Nice, Toulon, Marseille/Fos, Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres. Nous demandons la création des "autoroutes de la mer" qui se distinguent du cabotage maritime par la concentration de flux de marchandises sur un itinéraire, dans une double logique de transport durable et de viabilité financière. L'objectif qu'il faut se fixer est donc de créer des liaisons maritimes à haute fréquence et haute qualité de service permettant de capter une part importante du trafic poids lourds de transit ou à destination de l'Italie et de l'Espagne.

Toutefois, nous admettons qu'il serait utopique d'imaginer la Vallée du Rhône, et les régions du quart sud-est, sans voitures ou camions à l'horizon 2020, il nous paraît acceptable, malgré tout, d'améliorer l'existant,



Un accès vers la Méditerranée



en mettant l'accent sur les points noirs. Ainsi, par exemple, l'enchaînement de la RD904, de la RD104 et de la RN304 pourrait contribuer à un meilleur raccordement de l'Ardèche et des Cévennes à la Vallée du Rhône. Certains élargissements, quelques contournements de sites urbanisés semblent, en effet aussi, suffisants pour

fluidifier le trafic et faciliter la circulation des poids lourds sans pénaliser les régions traversées en attendant de mettre en place un véritable réseau de solutions alternatives. Mais en fait, il ne s'agira toujours que de palliatifs, et nous nous devons de développer rapidement les modes de transport propres et économes en énergie.

> Construire la transition entre le tout pétrole actuel et un horizon "zéro pétrole" est un défi que nous sommes obligés de relever si nous voulons survivre... avec quel futur nous pouvons accepter.

Quel futur pouvons-nous accepter ?

Il y a danger pour les entreprises comme pour les citoyens : accidents, pollution atmosphérique, bruit, effets néfastes sur la santé, dangers pour la biodiversité... tout le monde s'accorde pour admettre les nuisances du transport routier. Pourtant, il n'existe pas un nouveau projet ou un nouveau débat autour des transports qui ne propose un accroissement, du réseau autoroutier. C'est paradoxal et ça devient même aberrant compte tenu des enjeux écologiques, énergétiques et économiques !

Dans le cadre de ce débat, l'État parle d'élargissement des autoroutes A7 (Vallée du Rhône) et A9 (Languedoc-Roussillon), et même de la construction d'une nouvelle autoroute dans les Cévennes. Il s'agit certes d'éventuelles propositions, mais pour nous il n'y a même pas débat sur le sujet.



> Nous exprimons un NON ferme à un nouveau développement des moyens de transport vers le tout routier.

Continuer à vouloir développer ce tout routier, conduirait inévitablement à la paralysie économique et à des catastrophes écologiques. Il faut donc dès maintenant

axer la réflexion sur une transition vers des moyens de transport propres et économes en énergie.

C'est d'ailleurs le souhait exprimé par les plus hautes autorités de l'Etat lorsqu'elles demandaient, il y a peu de temps, que le zéro pétrole soit pour demain. Force est de constater que nous n'en prenons pas le chemin.

Conclusion

Le 19^{ème} siècle a vu le développement du ferroviaire,

le 20^{ème} siècle celui du tout routier,

le 21^{ème} siècle devrait être celui du retour à la raison,

il en va de notre survie économique et sociale. L'élaboration des contrats de plan État/région 2007-2013 devrait être l'occasion de concrétiser cette rupture, nous y serons très attentifs !

Il faut donc concevoir et admettre une véritable rupture avec la situation que l'on connaît depuis trop longtemps dans ce domaine.