

Lyon, le 7 juillet 2006

CPDP

Commission particulière
sur la politique des transports
dans la vallée du Rhône
26, boulevard Saint Roch
84000 AVIGNON

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 12 avril 2006, vous avez bien voulu demander la participation de l'association PROMOFLUVIA au débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien et je vous en remercie.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-après cette contribution, structurée autour des 3 points que vous avez évoqués:

- 1°) perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports ;
- 2°) orientations à prendre par l'Etat ;
- 3°) mesures proposées par l'Etat.

Cette contribution n'est pas faite dans l'esprit de critiquer les autres modes de transports dont le débat devrait au contraire permettre de pouvoir apprécier de façon neutre leurs avantages respectifs.

Il me semble utile en préambule d'apporter quelques éléments de constat.

Préambule.

Le premier constat est que la vallée du Rhône est un axe surchargé quant aux réseaux routier, autoroutier et même ferroviaire alors qu'il existe en parallèle un axe fluvial à grand gabarit sous employé sur lequel un développement considérable du transport est possible sans investissement lourd.

(A noter à ce sujet que les documents du débat sont contradictoires entre le dossier du débat p 21 -possibilité de multiplier le transport par 4 - et le document « pour en savoir plus » p 27 - par 2 seulement.)

Le deuxième constat est que ce réseau fluvial est déconnecté du reste du réseau européen à grand gabarit par le manque de liaisons au nord et au sud, sans que cela ne soit présenté comme un réel handicap dans le dossier du débat alors qu'on ne supporterait évidemment pas qu'une liaison autoroutière débouche sur un chemin vicinal !

Par ailleurs il ne nous semble pas qu'il faille d'emblée prévoir d'investir massivement sur la route, comme semble le suggérer le dossier, du fait de la saturation liée surtout aux bouchons

de l'été ; mais il faut définir les causes réelles de cette saturation pour en tirer des conclusions valides sur l'usage de tous les modes.

Il convient de rappeler quelques chiffres pour éclairer le débat :

- le camion transporte 1 tonne avec 1 kg d'équivalent pétrole sur environ 50 Km, le train sur environ 130 Km, la voie d'eau sur environ 275 Km ;
- un seul convoi de 3000 t de 185 m de long est l'équivalent de 150 camions se suivant sur 8 Km ; (une simple péniche de type « Freycinet, c'est déjà l'équivalent de 14 camions).
- pour transporter 1 tonne, l'eau a besoin de 0,40 CV, le fer de 1,4 CV et la route de 9,7 CV ;
- pour transporter 1 tonne sur 100 Km, il faut 1 litre de gas oil sur l'eau, 1,5 litre sur le fer et 5 litres sur la route.

1°) Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports.

a) Les constats qui précèdent sont à mettre en perspective avec d'une part l'influence croissante dès aujourd'hui du coût du pétrole sur le prix de revient des marchandises et d'autre part la pénurie de carburants qui doit se produire dans les 30 ans à venir et accroître le coût du baril de pétrole sur les marchés. Il faut s'y préparer dès maintenant et sélectionner désormais des modes de transport plus économes.

b) Le matériel en fonction actuellement sur le bassin du Rhône en est prisonnier du fait qu'il n'y a pas de voie de débouché au nord ; ceci est une entrave lourde pour les paquebots fluviaux ou la cale à fret qui ne peuvent suivre les besoins de la clientèle, surtout les besoins ponctuels (le transfert de bassins de Lyon au Rhin nécessite le chargement sur une barge maritime très onéreuse spécialisée « ro-ro » (roll-on/roll-off) et un acheminement long via Gibraltar et la Manche !) La carte jointe en annexe illustre parfaitement l'isolement des voies d'eau françaises du reste du réseau.

c) Le discours sur l'écologie et le développement durable est de plus en plus repris et intégré par les grands groupes industriels, sensibles désormais à la recherche d'une coordination avec les autres modes de transport et principalement une coordination eau- route (notion de co-modalité).

2°) Orientations à prendre par l'Etat.

a) L'Etat doit avoir un rôle prépondérant dans le développement de la « culture » voie d'eau pour les échanges entre vendeurs et acheteurs.

b) En ce qui concerne la liaison au nord (liaison mer du nord - méditerranée), l'Etat doit passer des discours de principe à la volonté affirmée d'arriver à un véritable maillage européen.

c) Au sud, l'accès depuis le bassin rhodanien au port de Marseille par les seuls bateaux fluvio-maritimes du fait de la fermeture du tunnel du Rove est une restriction lourde à son utilisation (expéditions et réceptions): il est significatif de remarquer que la réactivation du tunnel du

Rove n'est même pas évoquée dans les dossiers du débat et que cet ouvrage ne figure pas sur les plans !

En ce qui concerne les fluvio-maritimes, il appartient à l'Etat de faciliter leur transit par Marseille, transit qui est rendu ardu par différents handicaps: attitude des dockers, problèmes de pilotage, droits de passage exorbitants, etc.

d) L'Etat doit être clair sur sa politique tarifaire : existe-t-il un réel comparatif des aides directes et indirectes à chacun des modes ? Il faudrait mettre en regard les coûts et nuisances directes et indirectes de chacun, ses charges réelles.

A ce titre, la prise en compte du « coût écologique » est une nécessité : les coûts indirects sont difficiles à démontrer mais sont à prendre en compte : c'est le rôle de l'Etat de valider et de diffuser certaines études sur ce sujet, notamment celle de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) qui fait apparaître la supériorité remarquable à ce titre de la voie d'eau sur les autres modes et sa meilleure aptitude à intégrer et même anticiper les préoccupations de développement durable.

On rappelle à ce titre ci-après la participation en pourcentage aux coûts externes de chacun des modes :

- pollution atmosphérique : eau = 11 % route = 78 % rail = 11%
- accidents : eau = 0,5 % route = 93,2 % rail = 6,3%
- Nuisances sonores : eau = 0,6 % route = 55,1 % rail = 44,3%

e) Le rôle de l'Etat doit être aussi de faciliter l'investissement dans la construction de nouveaux matériels fluviaux adaptés aux conditions modernes de transport (conteneurs notamment).

f) Enfin, il devrait imposer que les nouvelles zones d'activités d'importance régionale soient obligatoirement reliées à la voie d'eau, comme le furent jadis les productions agricoles ou industrielles. Il s'agirait ainsi, non seulement de mieux utiliser le transport par voie d'eau, mais d'aller vers une gestion équilibrée du territoire, moins consommatrice d'espaces et de déplacements inutiles.

3°) Mesures proposées par l'Etat

a) Il y a une contradiction entre l'affirmation d'un rééquilibrage des différents modes et la timidité quand ce n'est pas l'absence de projets sur le fluvial : la comparaison de la politique française et de certaines politiques européennes sur le fluvial est très intéressante, notamment celles des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Allemagne (liaison Rhin – Main - Danube).

b) Le dossier n'apporte pas un réel comparatif des différents modes et la voie d'eau est même omise de certaines comparaisons : cf p.89 du dossier du débat : rien n'est écrit sur le financement du fluvial alors qu'il serait indispensable de rappeler l'existence de la « rente du Rhône » (qui ne profite pas au Rhône) et de l'expliquer au public. De même, dans le document « pour en savoir plus » p 26, la voie d'eau n'est pas dans le comparatif !

c) Enfin, on présente la question du doublement éventuel des écluses du Rhône comme un obstacle sans évoquer son coût, alors qu'on évoque sans hésitation l'élargissement des autoroutes existantes pour 1,7 Md d'€ et la construction d'une nouvelle liaison pour 3,4 Md d'€ soit 5,1 Md d'€ au total ! Combien d'écluses financerait –t-on avec une telle somme ? D'autant que le doublement des écluses, nécessaire seulement dans le cas d'une explosion du

trafic, serait facilité par le fait que les terrains nécessaires sont réservés depuis longtemps, réduisant le coût et la durée des travaux.

A titre de comparaison, on peut rappeler quelques estimations de coûts :

Seine – Nord : de 3,2 à 3,7 Md d'€ en cas de doublement des écluses (105 Km);

Saône – Moselle: environ 6 Md d'€ ;

Et pour mémoire : projet Rhin- Rhône abandonné : 7 Md d'€.

Conclusion

Les difficultés qui ont conduit à l'ouverture de ce débat iront croissant : il nous semble que poser la question d'aménager massivement la route ou d'impulser le fluvial implique une réponse évidente :

il faut enfin reconnaître que la voie d'eau est une voie d'avenir, faiblement consommatrice d'énergie, capable de s'intégrer parfaitement dans le paysage avec un minimum de nuisances.

Il faut donc décider d'utiliser pleinement les atouts de chacun des modes et aller vers une véritable « co-modalité ».

Souhaitant que l'association « Promofluvia » puisse être considérée comme un partenaire dans le développement de la « culture » voie d'eau, je vous remercie, Monsieur le Président, de bien vouloir verser au débat la présente contribution et vous prie de croire à l'assurance de ma meilleure considération.

Le président de PROMOFLUVIA



Jean-Louis GENIN

P.J. :

1 plaquette de présentation de Promofluvia incluant quelques références d'ouvrages susceptibles de compléter la bibliographie du débat ;

1 plaquette sur l'avenir des voies navigables françaises, incluant la carte du réseau européen de voies navigables.