DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

CONTRIBUTION DE MONSIEUR JEAN-PAUL MÉNARD

INTRODUCTION

Le débat public, auquel je participe très activement, est primordial et fondamental. Il engage l'avenir des trois régions concernées par la nouvelle politique des transports.

Les habitants, et surtout, les usagers sont tous très concernés par l'avenir des transports de voyageurs et de marchandises.

Cependant, je regrette, très vivement, que ce débat public ne soit pas étendu à la région PACA qui est, pourtant, l'une des trois régions très concernées. Cette dernière ne doit pas, en aucune façon, être oubliée car elle constitue un élément clé de l'aménagement du territoire régional.

PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS

La Politique des Transports, telle quelle nous est proposée devra concilier, à la fois, enjeux économiques et préservation de l'environnement. Ceci n’est pas chose aisée a réaliser.

La problématique des transports doit être replacée dans une

logique large d'aménagement du territoire, qui couvre l'ensemble du grand sud-est, du Massif Central aux Alpes et l'ensemble de l'Arc Méditerranéen.

Cette logique d'aménagement du territoire, permet de s'inscrire dans une problématique de développement durable. Elle doit prendre en compte les questions économiques, mais aussi celles de la qualité de vie des habitants, des préoccupations de santé publique, de la sécurité des usagers. Elle intègre la qualité de l'environnement et des paysages, l'attractivité touristique, le devenir des activités agricoles et la qualité des produits.

Cette problématique des transports doit être envisagée dans le cadre des enjeux globaux d'environnement :

- **nécessité du respect du protocole de KYOTO,**
- **stricte application du Livre Blanc de l'Union Européenne sur les transports.**

Les questions relevant de la crise climatique et énergétique demandent de s'interroger sur notre système économique, qui impacte directement les trafics. La gestion à flux tendus, l'éloignement des lieux de production et de consommation, la recherche des coûts de gestion les plus bas sont autant de facteurs de déplacements de marchandises. Le coût sous évalué des transports routiers de marchandises, dans l'attente d'un indispensable réajustement, permet cette fuite en avant. Le maintien d'un tel système économique aura pour conséquence l'augmentation des trafics.

Le choix d'une politique de report massif de la route vers les modes moins polluants est impératif tant pour les marchandises que pour les voyageurs. C'est en effet le seul choix possible pour un développement durable permettant de concilier échanges économiques et besoins de déplacement d'une part, et respect du protocole de KYOTO, qualité de vie, de santé humaine et d'environnement d'autre part. L'engagement international pris par la France à l'horizon 2050 porte sur une division par 4 de ses émissions de gaz à effet de serre. Une illustration forte de la politique de report modal, massif et effectif,

doit être faite en Rhône-Alpes et dans le Grand Sud-Est par la liaison ferroviaire transalpine entre LYON et TURIN.

La politique des tranports devra avoir pour objectifs :

- de limiter le trafic routier, très important, dans les régions concernées ;

- de privilégier les transports collectifs pour les voyageurs et et le transport ferroviaire, fluvial et maritime pour le fret ;

- d'améliorer le cadre de vie en le rendant plus agréables et plus supportable pour les habitants.

La vallée du Rhône, le Languedoc et la région "PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR" sont tous trois des axes majeurs d'échanges depuis plus de 2000 ans.

La vallée du Rhône est un lieu de passage important où se mêlent le trafic voyageur et le trafic marchandise. L'ensemble des déplacements des biens et des personnes se partage ensuite entre le LANGUEDOC ROUSSILLON et LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR. Aussi, la réflexion est-elle, obligatoirement, à faire sur l'ensemble de cette zone du quart sud-est , région PACA comprise.

Le territoire concerné est confronté à un risque de saturation chronique des infrastructures routières due à l'addition de trafics de plusieurs natures de la plus locale à l'internationale.

On constate, malheureusement, une hausse importante des trafics pour les différents modes de transport, en particulier, le risque de dégradation des conditions de circulation routière et, face à l'augmentation induite des pollutions et des menaces sur l'environnement.

Le développement des infrastructures de transports terrestres, aussi bien routières que ferroviaires, engendre des nuisances sonores de plus en plus mal ressenties de la part des populations riveraines.

LES EXCÈS DU TRANSPORT ROUTIER

Depuis plusieurs décennies, le transport routier est en constante augmentation sur l'ensemble du territoire national.

Dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, les chiffres sont sans équivoque. Chaque année, le trafic sur les autoroutes A7 et A9 augmentent, respectivement, de 5,2 et 9,3 % (contre 3,8 % en moyenne nationale). Sur ces deux autoroutes, les poids lourds représent presque 1/5 des véhicules.

Sur ces mêmes autoroutes, et selon une enquête de la DRE RHÔNE-ALPES, la part des poids lourds étrangers en transit (de la péninsule ibérique à l'Italie et à l'Europe du Nord) se monte à plus de 10 %.

Or, le camion a été et continu a être l'enfant chéri d'un choix politique, les pouvoirs publics privilégient, depuis des années, la route au détriment du rail ou des canaux pour assurer le flux des marchandises, toujours plus important, qu'entraîne le marché unique européen et la libéralisation des échanges. La prédominance du transport routier sur les longues distances est une spécificité française, tout particulièrement en montagne.

Le trafic routier a littéralement explosé en 1986 sous l'effet du contrechoc pétrolier, de l'ouverture des frontières et de la déréglementation favorisée par la sous-tarification du transport routier qui n'assume que, partiellement, ses coûts en ne respectant ni le code du travail, ni le code de la route. Cette explosion a des conséquences lourdes, dénoncées en son temps, par le Collège de prévention des risques technologiques.

En effet, le camionnage engendre des nuisances très élevées le long des grands axes de circulation : pollution de l'air et bruit constituent un véritable défi à la santé publique, en particulier dans la vallée du Rhône.

Les poids lourds usent les infrastructures et polluent l'atmosphère, infiniment plus que la voiture individuelle (et à fortiori que le train ou la péniche) mais ils paient proportionnellement beaucoup moins. Le camion consomme environ trois fois plus d'énergie que le rail.

L'explosion continue du transport routier de marchandises est inquiétante : d'où encombrement des réseaux routiers, insécurité pour les usagers de la route, gaspillage d'énergie, nuisances pour les riverains et, surtout, atteinte grave à l'environnement.

La situation est devenue insupportable pour les riverains des grands axes routiers empruntés par les camions, notamment dans le couloir Rhodanien et les vallées alpines parcourues par le trafic international, où la santé des habitants et les activités touristiques sont très menacées.

NÉCESSITÉ D'UNE PROFONDE RÉFORME

En vérité, au-delà des projets d'infrastructures nouvelles se posent le problème général de l'organisation des transports routiers de marchandises. Le rôle de ces derniers doit être revu, à la baisse, dans le sens d'une réelle complémentarité. La concurrence effrénée doit cesser.

Aussi, une profonde réforme de structure des entreprises de transport routier de marchandises s'impose-t-elle de toute urgence.

Or, il existe une autre manière de transporter les marchandises : si, le camion est bien adapté à la desserte locale, il doit, par contre, jouer un rôle limité sur longue distance en ce qui concerne la collecte et la distribution des marchandises.

Aujourd'hui, il est absolument nécessaire et indispensable d'assurer la préservation de l'environnement qui a fait la réputation

mondiale des régions touristiques afin de maintenir leur attrait et une qualité de vie incontestables.

Pour atteindre cet objectif, il ne faut pas faire n'importe quoi, n'importe où. De ce point de vue, des choix sont nécessaires.

En particulier, les solutions alternatives doivent passer, notamment, par la priorité absolue aux transports ferroviaires en les rendant plus attractifs, plus efficaces et, surtout, mieux coordonnés.

Le réseau ferroviaire existant, dans le couloir rhodanien, le Languedoc et dans la région PACA doit être maintenu et modernisé avec la création de gares multimodales.

Le réseau routier existant doit être amélioré tout en réduisant les nuisances et le trafic routier.

Les nouvelles infrastructures projetées, qualifiées de "nécessaires" sont inutiles et dangereuses. Elles provoqueraient des nuisances et une aggravation des conditions de circulation et de stationnement dans les villes.

CONCLUSION : IL Y TROP DE CAMIONS !!!. IL FAUT LES RÉDUIRE D'UNE MANIÈRE DRASTIQUE !!!....

PROPOSITIONS

Je suis opposé à l'accroissement de la capacité autoroutière dans la vallée du Rhône et l'Arc Méditerranéen (A7 et A9). Le nécessaire report modal est possible. Les capacités ferroviaires, tant pour les marchandises que pour les voyageurs, y compris relevant des projets à moyen ou long terme, le permettent :

- itinéraire fret de la transalpine entre LYON ET CHAMBÉRY

et sur le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,

- réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône aux TER,

- augmentation des capacités fluviales et maritimes.

Par ailleurs, les préoccupations de l'aménagement du territoire doivent conduire à mieux utiliser la desserte ferroviaire et routière des itinéraires situés à l'est et à l'ouest de la Vallée du Rhône (GRENOBLE–VEYNES–SISTERON, SAINT-ÉTIENNE–TOULOUSE, CLERMONT –BÉZIERS).

Dans la vallée du Rhône, le transport ferroviaire est bien présent. Ainsi, jusqu'en AVIGNON, il y a trois lignes :

- rive droite dédiée au fret lourd ;

- rive gauche pour le fret, les Grandes Lignes et les TER

Mais, cette présence significative est, finalement, toute relative puisque le transport ferroviaire ne s'élève qu'à 15 % du trafic total des marchandises transportées.

Il faut donc optimiser les lignes des rives gauche et droite du Rhône afin de permettre au fret de se développer sur de longues et moyenne 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.

En outre, je souhaite que soient pris en compte les solutions ferroviaires pour le transport de marchandises qui ne passent pas, obligatoirement, par la vallée du Rhône :

- amélioration de la ligne du Massif Central,

- modernisation de la ligne MARSEILLE-VINTIMILLE,

- création d'une ligne ferroviaire par le MONTGENÈVRE s'ajoutant aux atouts de la future liaison LYON-TURIN, ce qui aurait pour avantage de fiabiliser les échanges ESPAGNE-ITALIE tout en désenclavant les Alpes du Sud.

De plus, il faut concrétiser les projet de lignes à grandes vitesses :

- Ligne à Grande Vitesse "PROVENCE-CÔTE-D'AZUR,
- PERPIGNAN-NIMES.

Ces lignes à grande vitesse doivent être complétées par le réseau classique régional permettant un maillage convenable du territoire.

Je précise que l'infrastructure ferroviaire n'occupe que 3,5 fois moins d'espace que le transport routier et que, économiquement, il est prouvé que le transport ferroviaire est plus rentable que le transport routier, à moyen et long terme, même sans parler des coûts externes, du non respect du code du travail et du code de la route.

Les transports routiers sont de grands pourvoyeurs de pollustion de la planète. La France s'est engagée au niveau international à abaisser ses rejets de gaz à effet de serre. Dans ce domaine aussi, le tout routier est une impasse....

LE TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial présente des atouts économiques :

Il a de fortes réserves de capacités d'infrastructures.

L'avantage du transport fluvial sur les autres modes est sa capacité à desservir le coeur des agglomérations, de les traverser.

De plus en plus, les entreprises redécouvrent les avantages du transport par voie d'eau :

CAPACITÉ : Alors que la route et le rail sont parfois saturés, les infrastructures fluviales possèdent encore un potentiel important de croissance.

FIABILITÉ : Grâce à la fluidité maîtrisée du trafic et l'application des moyens techniques comme le radar, les délais impartis sont respectés, permettant le transport juste-à-temps.
SÉCURITÉ : Grâce à la lenteur relative de la voie d'eau, le taux d'incidents est pratiquement nul, ramené au volume transporté. De plus, les marchandises sont surveillées 24/24 H.
FLEXIBILITÉ : Le transport fluvial est très apte à faire face aux grands flux et flots de marchandises. À cause de la polyvalence du matériel, la voie d'eau répond à tous les besoins des chargeurs.
STOCKAGE : Les bateaux peuvent aussi être utilisés comme stockage flottant.
ÉCONOMIQUE : La faible consommation d'énergie et l'adaptabilité des gabarits des bateaux aux besoins de transports sont des gages de compétitivité.
ENVIRONNEMENT : La faible consommation de carburant par tonne-kilomètre transportée, l'absence de nuisance sonore et l'intégration dans le paysage font du transport fluvial le mode le plus respectueux de l'environnement.
SUBVENTIONS : Convaincus des atouts du transport fluvial, les gouvernements européens encouragent la réalisation d'embranchements fluviaux et des subventions sont allouées chaque année aux chargeurs qui souhaitent investir dans ce mode de transport.

Ces atouts sont aujourd'hui renforcés par la grande capacité des matériels modernes.

Ainsi, le transport fluvial représente une réelle alternative encore plus attractive au transport routier de marchandises.

Le RHÔNE et les canaux de PAGNY à MARSEILLE et de SETE à BORDEAUX, la mer pour le LANGUEDOC-ROUSSILLON et la région PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR, avec les ports d'ARLES, SÈTE, TOULON et surtout MARSEILLE/FOS sont des atouts indispensables a développer en optimisant les infrastructures existantes.

D'une manière générale, le transport fluvial sur l'axe est fiable

et économiquement performant comme en témoigne l'augmentation continue de la clientèle.

Un convoi fluvial de gabarit européen (4 400 tonnes) transporte autant de marchandises que :

110 WAGONS DE 40 TONNES
220 CAMIONS DE 20 TONNES.

On voit, ainsi, tout l'intérêt du transport fluvial.

PLADOYER CONTRE LES GARES TGV SITUÉES EN DEHORS DES CENTRES VILLES

Les gares excentrées cumulent tous les inconvénients :

- La création d'une gare avec une surface trois fois plus grande (surtout au niveau des parkings) que la gare d'AVIGNON TGV (200.000 habitants) ;
- La création d'une infrastructure routière conséquente pour pouvoir irriguer cette gare. (c'est un comble pour un mode de transport qui veut limiter le nombre de déplacements en voiture).
- L'augmentation du prix du foncier dans les banlieues va sérieusement augmenter et repousser l'habitat des banlieusards travaillant dans les villes encore plus loin.

Où quelle soit, toute gare TGV implantée en dehors des centres villes entraînera une augmentation de trafic automobile qui accentuera la congestion actuelle à la périphérie des villes.

Le centre de gravité des agglomérations est le centre des villes elles-mêmes. Donc, toute gare excentrée se fera au détriment de l'autre côté des agglomérations.

Il n'y aura pas d'augmentation notoire de sillons GRANDES LIGNES à la traversée des agglomérations si les TGV directs les évitent...

Quant aux TER-GV, je ne vois pas l'intérêt de les faire passer en dehors des centres villes, car le temps gagné sera perdu en trajet de connexion GARE TGV GARE-CENTRALE et dans les embouteillages automobiles ou par le temps de trajet. En effet, un pendulaire pourra prendre, pour une question d'horaire, un TER classique dans un sens et un TER-GV dans un autre.

À noter que les parkings des gares ne se sont pas engorgés lorsque les TGV desservent les gares centrales (LILLE, LYON, MARSEILLE), alors que pour les gares TGV, il s'est passé l'inverse.

Enfin, si quelqu'un pense que la construction d'une gare excentrée pourrait amener la création d'une ville nouvelle, l'expérience jusqu'à maintenant, nous a prouvé le contraire.

Or, pour moi, il est n'en est pas question : je ne veux plus voir de gares "betteraves", que ce soit en LANGUEDOC ou ailleurs. Elles présentent l'inconvénient de provoquer une rupture de charge pour les usagers car il n'y aurait pas de connexion entre les gares TGV et les gares centre des villes.

C'est une ineptie et il ne faut plus renouveler l'erreur qui a été commise dans d'autres régions. L'exemple de la fameuse gare d'ABLAINCOURT PRESSOIR est là pour le rappeler....

Les TGV doivent, absolument desservir le coeur des villes. En conséquence, ils doivent desservir les gares actuelles de NÎMES et de MONTPELLIER qui devraient être réaménagées. Le nouveau contournement ferroviaire doit être réservé aux TGV directs sans arrêts à NIMES et MONTPELLIER. En conséquence, des raccordements entre la LGV et la ligne classique doivent être prévus. Je souhaite vivement que des études précises soient menées à ce sujet.

Ma position sur ce point est donc très ferme.

Mais, il ne faudra pas, non plus oublier les lignes secondaires qu'il faudra réouvrir afin d'améliorer l'accessibilité des arrières-pays nimois et montpelliérain avec, toujours, l'objectif de réduire la circulation routière.

Je pense, en particulier aux lignes NÎMES-MONTPELLIER par SOMMIÈRES, NIMES-LE VIGAN, BEZIERS-LODÈVE....

EN CONCLUSION

Compte-tenu de tout ce qui précède et pour faire face au défi qui nous est imposé, je demande :

- la réduction de réduire par 4 les émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique
- la prise en compte de la crise énergétique globale
- une optimisation des infrastructures existantes et un report modal de la route ver le rail, le transport fluvial et maritime
- le financement de nouvelles infrastructures par une fiscalité écologique (taxation des poids lourds pour financer des projets ferroviaires....), fiscalité qui doit permettre ainsi un rééquilibrage économique entre les différents modes de transport

En outre, pour un aménagement équilibré du territoire régional, il convient de valoriser les arrières-pays et d'y faciliter le développement d'activités.

Pour cela, il est nécessaire, d'améliorer les relations transversales perpendiculaires à la vallée du Rhône. Il s'agit de favoriser l'accès à ces territoires des trois régions concernées par le débat, par l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires existantes et en cours, et par la réouverture de lignes ferroviaires dites "secondaires".

Il s'agit, aussi, de bien organiser des lieux de correspondances

tous modes. Il appartiendra aux collectivités concernées de développer ensemble les transports collectifs locaux, régionaux et interrégionaux pour faciliter l'irrigation territoriale.

Ce que je souhaite, et comme je l'ai déjà dit, c'est que la politique des Transports soit conçue pour les usagers, et par les usagers. C'est pour eux que cette politique des transports devra être élaborée. Il faudra donc tenir compte de l'avis des principaux intéressés, à savoir ceux qui emprunteront les moyens de transports individuels et collectifs.

Aujourd'hui, nous devons nous adapter à notre époque : la mobilité ayant augmentée, nous devons avoir des moyens de transport rapides et confortables, tout en préservant la qualité de la vie des habitants et la beauté des paysages.

Jean-Paul MÉNARD
Ancien Délégué pour les ALPES-MARITIMES
du SYNDICAT NATIONAL DES USAGERS
DES TRANSPORTS (S.N.U.T)