Le 19 juillet 2006

POUR UNE POLITIQUE CONCRETE DE REPORT MODAL DANS LES TRANSPORTS EN VALLEE DU RHONE

Plusieurs représentants ou adhérents du Comité pour la Transalpine ont déjà pris une part active au débat public en cours. L'avenir des transports en Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien conditionne en effet directement le fonctionnement de l'un des deux débouchés naturels de la future liaison Transalpine entre la France et l'Italie.

Le Lyon-Turin est une liaison ferroviaire mixte à grande capacité qui s'intègre dans le futur Corridor 5 de l'Espagne à l'Ukraine. Sa réalisation participera à la résolution des problèmes d'engorgement de l'Europe du Sud et de la vallée du Rhône, dont l'asphyxie serait inéluctable en l'absence de décisions politiques fortes.

Il doit être souligné le travail réalisé en partenariat de plus en plus étroit entre le Comité pour la Transalpine et l'association FERRMED. Cette dernière a produit un cahier d'acteurs séparé, dans lequel sont proposés des futurs standards ferroviaires pour le fret, nécessaires pour obtenir un service à haute capacité et de qualité.

Au vu d'échanges récents avec RFF et FERRMED, il apparaît que les prévisions d'augmentation de trafic de marchandises en provenance de la péninsule ibérique, et de Catalogne en particulier, ont été dans une certaine mesure sous-estimés et que d'autre part, le passage vers l'Italie via Vintimille sera saturé à très court terme.

Le trafic fret va donc refluer vers le nord en empruntant la vallée du Rhône dans les prochaines années, provoquant une dramatique augmentation des encombrements, de la pollution associée et une baisse considérable de la qualité du service, donc de la compétitivité des entreprises françaises implantées dans les régions concernées. Le Comité s'est exprimé, lors du débat public de la LGV PACA en 2005, en faveur d'une alternative ferroviaire empruntant la Vallée du Rhône bien équipée ainsi que la Transalpine Lyon-Turin.

C'est pourquoi, le Comité pour la Transalpine préconise de :

- Développer de nouvelles infrastructures ferroviaires à haute capacité pour mettre en relation les centres de production, les ports et les grandes agglomérations urbaines : liaison Transalpine Lyon-Turin, Nîmes-Montpellier, contournement ferroviaire de Lyon, et demain Montpellier-Perpignan,
- Réaliser des corridors ferroviaires dédiés au fret là où la demande est forte sur des longues distances, et rééquilibrer la priorité entre les différents types de trains lorsque les voies sont mixtes,
- Profiter de l'ouverture du marché à la concurrence pour encourager fortement les entreprises ferroviaires à atteindre une productivité nettement meilleure – la vitesse commerciale effective doit doubler ou tripler à court terme- et, pour répondre aux attentes des clients, à renverser la tendance en termes de fiabilité des horaires d'arrivée et de livraison,

78, route de Paris - BP 19 - 69751 Charbonnières-les-Bains cedex | tél : +33 (0)4 72 59 51 57 | fax : 51 90 | e-mail : info@transalpine.com

- Poursuivre la mise en place d'autoroutes ferroviaires (Perpignan, Marseille-Fos…) en alternative à la route sur de longues distances. Après la réussite de l'expérimentation technique Aiton-Orbassano, il faut maintenant fournir un service complet répondant aux attentes des transporteurs (voir les résultats de notre enquête publiée dans la news n°19 de juillet 2006), et atteindre l'équilibre économique dans la gestion de ce type de service de ferroutage.

Mais aussi :

- Prendre d'ici fin 2006 les mesures réglementaires incitant au report modal de façon concrète : par exemple, le contingentement pourrait produire des effets tangibles (distance minimum entre véhicules, réservations des passages des poids lourds sur les autoroutes en période de pointe, etc.…)
- Etudier l'application de l'Eurovignette en France, de même que la taxation des circulations sur les routes nationales et autoroutes non concédées.

Le Comité pour la Transalpine considère qu'un changement significatif en faveur du fer ne pourra se produire que si des mesures réglementaires fortes sont décidées simultanément au lancement d'un programme de modernisation des infrastructures, à l'instar de la politique NLFA de la Suisse.

Dans une publication récente (News 18 de mars 2006), le Comité a proposé un « palmarès des transports durables » en termes de consommation énergétique et de coûts externes pour l'environnement : le train gagne largement sur tous les tableaux que ce soit pour les voyageurs ou les marchandises.

Cependant, le rééquilibrage rail-route doit être conçu non pas de façon dogmatique, mais au contraire en suscitant la complémentarité entre les différents modes de transport. La route conservera sa pertinence pendant une longue période sur les courtes distances ou des trajets ponctuels isolés.

Les territoires concernés, et en particulier, la Région Rhône-Alpes ont connu un fort développement économique autour des métiers de la logistique, avec un nombre d'emplois doublé en dix ans. Par ailleurs, les pôles de compétitivité en cours de démarrage ne pourront réussir que s'ils disposent de connexions rapides, fréquentes et fiables avec les autres régions européennes. C'est pour cette raison que la rénovation, la modernisation (système ERTMS) et l'extension du réseau ferroviaire sont indispensables pour la poursuite de cette dynamique.

Pour mémoire, les dossiers, articles, communiqués publiés par le Comité sont disponibles sur le site Internet :

www.transalpine.com

CONTACT :
Jean-Luc GUYOT
Délégué Général
78, Route de Paris – BP 19
69751 Charbonnières les Bains Cedex
Téléphone : +33 (0)4 72 59 51 56
Fax : +33 (0)4 72 59 51 90
Email : info@transalpine.com