



DECLARATION CGT DANS LE DEBAT PUBLIC VALLEE DU RHONE/ARC LANGUEDOCIEN

Les 3 Comités Régionaux de Rhône Alpes, Languedoc Roussillon, PACA, avec l'Union Interfédérale des Transports CGT décident de prendre part conjointement au débat public engagé sur les questions « relatives aux options générales sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien ».

Pour la CGT, ce nouveau débat public est l'occasion de réaffirmer le besoin d'une politique nationale des transports cohérente et coordonnée, compatible avec le développement durable et les exigences environnementales qui favorisent l'emploi et répondent aux besoins de déplacements des populations et des activités économiques.

Il est urgent que l'Etat et les pouvoirs publics mettent en œuvre de manière volontariste sur notre territoire, les recommandations du protocole de Kyoto pour limiter la production des gaz à effet de serre et engager une réorientation des flux de voyageurs et de fret, de la route vers les autres modes alternatifs, particulièrement le ferroviaire et le fluvial.

Toutes options visant à développer les capacités autoroutières participeraient à une nouvelle dégradation environnementale du système de transport et serait à l'évidence en contradiction avec cet objectif impérieux. Par ailleurs, le fret et le fluvial sont structurant pour le fret et ouvrent de réelles perspectives « Nord-Sud pour l'Europe » à partir de la façade Méditerranéenne via l'Europe du Nord.

Parce que nos trois régions ne sont pas déconnectées de l'ensemble du territoire national, il nous paraît plus pertinent d'examiner la problématique générale des transports, pour donner un éclairage dépassant le sillon rhodanien et la façade languedocienne. Une telle vision est nécessaire pour se projeter au-delà de 2020.

Comme cela est souligné dans le débat public qui s'engage, plutôt que de concentrer les infrastructures là où les besoins sont les plus forts, mieux vaudrait irriguer de nouveaux territoires en créant de nouvelles dynamiques. Il en va ainsi des deux liaisons ferroviaires Paris-Orléans-Limoge-Toulouse et Clermont Ferrand-Bézier qui mériteraient d'être retenues comme alternatives possibles dans ce débat.

Par ailleurs, les échanges entre la péninsule ibérique, avec le Nord et l'Est de l'Europe, ne peuvent se limiter aux termes du débat public. La CGT milite pour considérer l'Arc Méditerranéen, c'est-à-dire :

- Les échanges avec l'ensemble du bassin méditerranéen, Espagne/Italie, avec le prolongement vers l'Est de l'Europe, ce qui passe notamment par la réalisation du Lyon-Turin, de la percée ferroviaire sous le Montgenèvre et par un développement du cabotage maritime.
- L'interface de l'Europe avec les pays du Sud qui constituent les régions PACA et Languedoc Roussillon, avec les atouts que représente dans ce domaine le PAM de Marseille/Fos et les principaux ports de notre façade maritime.
- Le franchissement du massif central par le fer d'Ouest en Est et inversement à la hauteur de Lyon pour le fret et les voyageurs.

Les transports représentent un enjeu fort des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Face aux contraintes de la compétition européenne et mondiale, dictées par les logiques dominantes ultra-libérales, les transports doivent au contraire permettre aux territoires de valoriser leurs différences et leurs complémentarités en vue de fédérer un développement plus cohérent et équilibré.

En ce sens, la réalisation des infrastructures de transports, de logistiques et des grands équipements nécessaires, doit :

- favoriser le développement des pôles d'activités industrielles et de recherche déjà structurés,
- conforter l'économie portuaire maritime et fluviale,
- soutenir l'économie de proximité et les dynamiques locales,
- contribuer au développement des bassins en reconversion,
- répondre aux exigences de liaisons à grande vitesse pour les voyageurs et le tourisme,
- satisfaire à une offre de service public de transports collectifs modernes et performants,
- garantir une desserte de qualité pour l'ensemble des villages et localités en milieu rural, aujourd'hui mal connectés aux différents réseaux, quand ils ne sont pas totalement enclavés.

Dans le débat public, la question des alternatives à l'hégémonie de transport routier est présente. Le report modal est une question récurrente et incontournable.

Sans contrainte, il est illusoire d'envisager que des avancées soient réalisées pour la qualité de vie, l'environnement et la maîtrise d'énergie. Dans le contexte actuel du marché, le Poids Lourd apparaît comme le mode le plus souple, le plus adapté et le plus rentable. En revanche, du point de vue de l'intérêt général, si l'on intègre les « coûts externes », c'est-à-dire à somme des coûts induits (pollution atmosphérique, consommation énergétique, accidents, temps perdu...), supportés pour l'essentiel par la collectivité, la donne n'est plus la même... En 2000, le total de ces coûts induits pour l'Europe des 15 était estimé à 650 milliards d'€ !.

Pour la CGT, il s'agit à présent d'avancer concrètement pour passer des discours aux actes ! Cela passe en premier lieu par la réalisation des infrastructures ferroviaires inscrites dans les contrats de plan 2000/2006 des Régions Rhône Alpes, Languedoc Roussillon et PACA et dont on déplore à ce jour encore leur non réalisation. Il est également indispensable que les grands projets d'infrastructures ferroviaires tels que la LGV PACA, LGV Montpellier Perpignan, les contournements Est et Ouest ferroviaires et routiers de Lyon et Nîmes Montpellier soient programmés ainsi que leurs financements.

De même l'alternative fluviale que constitue le Rhône apparaît d'évidence comme une solution à développer sans délai. Des études confirment qu'il est possible, sans investissement lourd, de multiplier par 10 le volume du fret transporté sur le Rhône. Il importe toutefois de fiabiliser et de sécuriser les écluses, de développer le système d'information aux utilisateurs de la voie d'eau, d'optimiser les capacités de desserte des ports fluviaux par une meilleure connexion avec le ferroviaire.

La CGT considère que la CNR, qui a des missions d'intérêt général, doit être un acteur essentiel pour conduire en partenariat avec les collectivités territoriales concernées les études et les opérations utiles pour la réalisation des travaux qui en résultent. ELECTRABEL et SUEZ qui tirent profits de l'énergie produite sur le Rhône devront être mis à contribution pour financer ces chantiers.

Au-delà du terme de ce débat public, la CGT propose d'engager le processus décisionnel en France et auprès de l'Europe permettant la réalisation d'une liaison fluviale grand gabarit reliant la Manche et la Mer du Nord à la Méditerranée.

C'est dès aujourd'hui qu'il convient de mettre en chantier les démarches utiles pour organiser les transports dans une conception multimodale complémentaire et efficace pour les décennies futures.

Marseille, le 25 Avril 2006