



RECU le
30 DEC. 2006

PORT AUTONOME
DE MARSEILLE

Direction Générale

CPDP sur la politique des transports dans
la vallée du Rhône et l'arc languedocien
26 boulevard Saint-Roch
84 000 Avignon

A l'attention de Monsieur Le Président

Marseille, le

30 DEC. 2006

Objet : Propositions pour la préparation du débat public sur la politique des transports
dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Monsieur le Président,

Vous trouverez ci-joints les éléments de réponse que vous avez demandés
pour la préparation du débat public. Nos services restent à votre disposition si vous
souhaitez un complément d'information.

Nous vous saurions gré, Monsieur le Président, de bien vouloir recevoir
nos salutations distinguées.

Le Directeur Général,


G. JANIN

J.P. BILLAT p.l.

Proposition pour la Préparation du Débat Public

« Politique des Transports dans la Vallée du Rhône
et l'Arc Languedocien »



Organisme : Port Autonome de Marseille

Nom et prénom du représentant : Monsieur Frédéric DAGNET

Fonction : Chef du Département Développement et Stratégie

Coordonnées : frederic.dagnet@marseille-port.fr

1. Attentes et objectifs de ce débat

Il est important de resituer l'importance du PAM dans les flux de transport de marchandises dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien. Ce dernier générant à lui seul, 80% des flux de la Vallée du Rhône.

Il est prépondérant de rappeler que le PAM développe les conditions pour que les flux de marchandises transitent au maximum par des modes de transport alternatifs à la route (fer et fleuve). Cette volonté se traduit soit par la mise à disposition d'infrastructures (ex : la construction du terminal fluvial) soit par des incitations tarifaires ou réglementaires, qui améliorent le traitement du fluvial et du ferroviaire. Ces différents efforts ont largement contribué au succès du transport fluvial ces 4 dernières années.

Il est important de déterminer clairement les responsabilités des différents acteurs dans l'entretien et la création des infrastructures. Le grand public confond souvent les attributions des Ports, des DDE, de VNF, de RFF etc....

Le débat doit mettre en avant les limites des Ports maritimes et des autorités régionales pour, à un moment donné, rendre un mode de transport plus compétitif qu'un autre. Une volonté politique forte au niveau européen doit perdurer et s'accroître pour impulser des solutions alternatives au « tout routier » sans pour autant diaboliser ce mode de transport. Si le transport routier assure aujourd'hui en Europe près de 80% du transport total de marchandises, c'est parce qu'il y a une demande et un besoin et que ce mode y répond. Il convient de s'interroger plutôt sur les échecs du transport combiné.

En effet, si on observe bel et bien un succès du transport fluvial, le fait que le fret ferroviaire régresse, n'engendre en définitive aucun soulagement des infrastructures routières.

2. Problématiques et thématiques devant être abordées au cours de ce débat

Ci-dessous une liste (non exhaustive) de quelques problématiques concernant le fret de marchandises.

Résoudre les difficultés du transport combiné

Les entreprises industrielles, commerciales, agricoles, font appel aux camions parce que ce mode de transport est le seul à leur assurer la fiabilité, la rapidité et la flexibilité de services attendus, pour un coût compatible avec leurs exigences de compétitivité.

Les professionnels du transport routier seraient probablement favorables au principe du transport combiné qui permet d'allier les qualités du camion à celles du train ou du fleuve. Il faudrait pour cela résoudre trois points bloquants :

- influencer la relation : distance de transport et compétitivité d'un mode

Plus de 80% des marchandises sont transportées sur de courtes distances (moins de 150 km). Or, le ferroutage n'est pas pertinent sur ces distances, en raison des coûts et des temps de transbordement. Les professionnels savent bien que le transport combiné n'est intéressant qu'au delà de 500 km (soit environ 5% des trajets routiers), il ne peut donc être qu'une solution de substitution très partielle.

Même si l'on double le trafic rail-route, le trafic routier ne serait globalement soulagé que de façon minime. N'oublions pas que le rail, à l'heure actuelle, ne représente en terme de chiffre d'affaires que 8% du transport de marchandises en France ;

Pour améliorer la compétitivité des deux autres modes de transport, seule une volonté politique au niveau Européen peut permettre d'agir. En taxant notamment chaque mode proportionnellement aux coûts externes qu'il génère.

- continuer à améliorer les infrastructures ferroviaires et fluviales

La saturation de certaines lignes, notamment ferroviaires, est avérée. Développer des infrastructures semble primordial même si cela demande des investissements très lourds qui de plus ne produiront leurs effets qu'à long terme.

- améliorer le fonctionnement du rail

Il faut continuer à améliorer la fiabilité de ce mode de transport et ses acteurs doivent progressivement prendre la mesure des enjeux auxquels ils ont à répondre. Le chemin de fer français se doit de répondre aux exigences de compétitivité et de productivité de notre économie, surtout, dans le cadre de la construction européenne. Ce n'est pas qu'en taxant (et en critiquant) le transport routier que l'on rendra le fret ferroviaire plus performant.

Législation et transport de marchandises dangereuses par fleuve

L'essor du transport fluvial ces dernières années est indéniable. Le succès du transport de marchandises conteneurisées en est une belle illustration.

Il est toutefois un domaine pour lequel le transport fluvial est tout indiqué mais tarde à se développer : le transport de marchandises dangereuses. La volonté politique, par l'intermédiaire du législateur, a vraisemblablement un rôle à jouer pour accélérer le report modal de ce type de fret.

Législation et « écologie du transport par route »

Il faudra encore pendant bon nombre d'années vivre avec du fret sur la route. En développant les modes alternatifs, on évite l'explosion du transport routier. Toutefois, la croissance permanente des flux de marchandises laisse présager qu'il est peu probable que le fret routier diminue fortement.

En sus d'une amélioration des infrastructures routières, les pouvoirs publics devraient envisager rapidement un « assainissement » de ce type de transport (« taxe écologique », motorisation « verte » etc...).

3. Contenu du dossier d'information soumis au débat

La rédaction doit utiliser des mots simples et être extrêmement pédagogique.

Ne pas hésiter à y inclure :

- un Lexique
- des « mini synthèses », des encadrés chiffrés
- des schémas, des cartes
- un historique du projet et de la politique de transport
- un organigramme mentionnant l'articulation des acteurs et leur rôle effectif dans la politique de transport du VRAL (la confusion est récurrente chez le grand public comme chez les professionnels d'ailleurs)

4. Outils d'information du public et mode de diffusion

En plus de votre dossier d'information et de la synthèse du dossier, il est fort utile de développer un site web. Sur ce site, ne pas hésiter à mettre en lien la moindre étude qui a permis de monter le dossier.

Prévoir un nombre de réunions publiques qui permette de scinder en thèmes distincts le dossier. Axer chaque synthèse du dossier en fonction du thème de la réunion publique.

Pour le grand public

- envoyer juste la synthèse (ciblée en fonction du thème de la réunion) ;
- ne pas hésiter à imprimer des « flyers » pour annoncer une réunion publique et les distribuer dans un rayon de 5km du lieu de la réunion à des endroits bien ciblés.
- multiplier les conférences de presse avant chaque réunion publique

Pour les institutionnels : envoyer la synthèse + le dossier complet

5. Aide à la diffusion des outils

Le PAM peut éventuellement proposer sur son site web, un lien vers le site du débat public.

6. Moyens d'expression et de participation du public à mettre en place

Le public prépare les questions dans la salle, puis, elles sont récupérées et classées en sous thèmes. Elles sont ensuite projetées sur un grand écran.

Problème : étant étendu géographiquement, ce débat public risque de regrouper toujours le même type d'auditoire en termes d'institutionnels (qui peuvent se déplacer facilement pendant leur journées de travail) et très diffus au niveau du grand public selon l'endroit où se trouve la réunion.

7. Nos besoins en informations, études, outils de communication de proximité

Proposer sur votre site Internet, un lien vers tous les documents qui ont servi au montage du dossier, peut constituer une bonne réponse à notre besoin d'information.

8. Suggestion pour l'organisation générale du débat

- Impliquer les élus et la hiérarchie de toutes les institutions.
- Ne pas hésiter à utiliser une projection cartographique afin de situer graphiquement, lors des réunions publiques, la région ou l'infrastructure concernée.