

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Synthèse de la réunion thématique « transports des marchandises » Avignon 27 avril

Accueil et ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les différents outils mis en place et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impacts sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement des territoires) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Qu'attend l'Etat du débat ?

Pour **Michel BADRE, ministre de l'Ecologie et du développement durable**, il s'agit de se projeter sur le long terme et de répondre aux questions suivantes : quelle mobilité (des personnes et des marchandises), pour quelles activités, pour quel aménagement du territoire, dans quel cadre de vie ? Sachant que l'Etat prévoit une augmentation de la mobilité de 40 % sur les 20 ans à venir et parallèlement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (de 10 à 30 %), deux contraintes fortes doivent être levées : l'aggravation de la congestion routière et l'impact environnemental global et local.

L'Etat soumet au public 44 mesures, classées en 6 familles, qui concernent le court, moyen et long terme. Le transport de marchandises est un sujet transversal aux différentes mesures proposées. Monsieur Badré souhaite que la réunion puisse apporter des réponses concernant les possibilités et les conditions du report modal.

Présentation des mesures d'incitation au report modal

Pascal MIGNEREY, Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, indique que le rééquilibrage modal est une préoccupation forte dans l'énoncé de la politique des transports en France et en Europe (Livre Blanc), pour des raisons environnementales, spatiales et de sécurité. L'Etat prône une complémentarité des modes, chacun d'entre eux ayant son domaine de pertinence. Il rappelle que la France fonctionne dans un mode marchand ouvert où les choix modaux ne sont pas faits par l'Etat, mais par des chargeurs, des commissionnaires. Le rôle de l'Etat est d'orienter, de faciliter, mais il ne peut pas contraindre. Parce qu'il doit veiller à ne pas déséquilibrer le monde économique du transport (emplois, pavillon français), mais aussi parce que la latitude de l'Etat français est limitée par la Commission européenne : concurrence équitable entre les états membres et libre circulation.

Pour inciter au report modal, l'Etat dispose de quatre moyens :

- l'offre d'infrastructures : le CIADT 2003 est orienté vers les modes alternatifs à la route. L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport, financée par des autoroutes concédées, permet une mutualisation des modes ;
- la réglementation : elle peut limiter les pratiques abusives de transport (règles de formation, solidité financière, temps de travail), le cabotage national par des transporteurs étrangers et imposer une fiscalité, une tarification d'usage (péages autoroutiers, ferroviaires) ;
- les aides financières pour des investissements (achat de camion pour le transport combiné), la formation, des aides d'exploitation et de démarrage de service ;
- le soutien à la recherche et à l'innovation (programme de recherche interministériel, programme national de marchandises).

Les enjeux généraux et le questionnement de la réunion

Daniel BOUDOUIN, Centre de recherche et d'étude sur la logistique d'Aix-en-Provence, pense que les pratiques à l'oeuvre, dans les transports de marchandises, sont le fait du consommateur qui « pilote le système » avec ses exigences de fiabilité, de qualité, de compétitivité d'où les notions environnementales sont absentes. Il constate qu'une demande forte multiplie les transports inutiles. Il ajoute que si l'Etat ne choisit pas le mode, il oriente les choix du transporteur au travers de sa politique des transports et par l'aménagement du territoire. Il témoigne du fait que ni les populations ni les entreprises ne souhaitent la progression du mode routier. Il estime que la route était jusqu'à présent plus compétitive, mais que si l'Etat fournit aux autres modes les infrastructures qu'ils réclament (notamment dans le fluvial), le report devrait pouvoir se faire.

Questions/réponses

Edmond LUCA, Sauvegarde des coteaux du lyonnais, pense qu'il faut parler plutôt de réduction du déséquilibre entre les modes. Il s'interroge sur le refus de l'Etat de se faire rembourser partiellement les coûts externes, à l'image de la RPLP suisse, alors qu'au contraire la TIPP est remboursée au poids lourds.

Pascal MIGNEREY explique que la tarification d'usage ne « colle » pas à celle des coûts externes, mais prend également en compte les coûts socio-économiques des transports. En France, les sommes prélevées par les péages vont alimenter l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport ; son principe de mutualisation est le même que pour la TIPP.

Philippe MARZOLF rappelle que l'Etat présentera une étude sur les coûts externes des transports lors d'une réunion, ouverte au public, qui se déroulera le 18 mai, de 17h à 18h, à Lyon.

François-Michel LAMBERT, responsable de la Commission Transports des Verts PACA, estime que si l'Etat ne doit pas contraindre, il doit inciter à d'autres choix économiques. Il propose par exemple, que grâce au système de traçabilité, une information sur le nombre de kilomètres parcourus par le produit puisse être donnée aux consommateurs, qui peut-être changeraient leurs comportements.

Michel BADRE s'interroge sur la capacité des citoyens à accepter que le transport routier devienne onéreux (par une taxe sur tout le réseau routier), ce qui aurait des conséquences sur la vie de tous les jours et changerait la mécanique économique.

Anne LASSMAN-TRAPPIER, les associations du Mont Blanc témoigne sur le fait que la RPLP a fait augmenter les prix de 0,01% pour le consommateur.

Pascal MIGNEREY revient sur la traçabilité et rappelle le principe de libre circulation des marchandises (or nécessaire obligation européenne, voire mondiale). Il s'interroge sur le fait que cela pourrait induire effectivement des changements de comportement.

Jean-Didier BLANCHET pense qu'il ne faut pas se focaliser sur les transports inutiles qui seraient, de toute façon, repensés dans le cas d'une taxe carbone importante.

Etat des lieux et évolutions

Jean-Noël CHAPULUT, Conseil Général des Ponts et Chaussées explique, d'une manière rétrospective, pourquoi les transports routiers ont autant crû. Ce phénomène européen est, selon lui, lié à l'évolution de la structure économique. Il rapporte qu'entre 1980 et 2000, ce sont essentiellement les produits manufacturés et agro-alimentaires qui se sont développés. Pour lui, l'économie est tirée par la demande : « on ne vend pas ce que l'on fabrique, mais on fabrique ce que l'on vend (il cite l'exemple de Zara qui, grâce à sa grande réactivité, fabrique en Europe et non en Chine). Ce mode économique implique une multiplicité de références, une nécessité de production et de limitation des stocks qui sont rendus possibles par l'évolution informatique. Ces envois de petite dimension ont favorisé le transport routier, compétitif, dans ce type de transport. Deux améliorations ont aggravé ce phénomène : l'extension du réseau autoroutier qui permet une circulation fluide à travers toute l'Europe et les progrès technologiques obtenus sur la baisse de consommation des poids lourds.

Patrick MENU, délégué de l'Association des Usagers du Transport du Fret, présente la logique des chargeurs. Il rappelle que le Livre Blanc a eu pour objectif de faire du système européen le système le plus performant du monde. Or les chargeurs, à mi-chemin de l'application de cette politique des transports, ont demandé sa révision à la Commission européenne. D'après eux, les prévisions ont été sous-estimées et les perspectives sont erronées, notamment en matière de report modal : cela ne correspond ni à la réalité des besoins de l'industrie et du commerce ni à la qualité de service exigé : « le principe de découplage est une illusion ».

Monsieur Menu considère que la globalisation rend la logistique de plus en plus complexe. Aussi, les chargeurs souhaitent pouvoir choisir leurs modes de transport et veulent que la qualité du transport routier soit maintenue puisque, selon eux, le transfert se fera en proportion limitée et ne résoudra pas les problèmes. Ils demandent la construction de nouvelles infrastructures routières et souhaitent également que le transport ferroviaire soit revitalisé, que l'offre et la qualité de service soient considérablement améliorés (utilisation du wagon isolé).

Concernant le fluvial, malgré une croissance de 30 %, Monsieur Menu constate que ce mode n'assure cependant qu'une faible part du transport. Les chargeurs souhaitent que ce mode se développe (liaison Rhin-Rhône, Seine-Escaut, augmentation des gabarits) et améliore sa fiabilité. Des plates-formes multimodales doivent être développées dans les ports intérieurs (il faut conserver les emprises portuaires en zone urbaine) et les interfaces fluviales et maritimes doivent être développées à l'image des ports du nord de l'Europe. L'AUTF s'oppose à toute réglementation supplémentaire et prône des aides à la cale, à la formation et aux embranchements fluviaux.

Gérard LERAS, président de la Commission transports à la Région Rhône-Alpes revient sur le problème du transport inutile et cite le premier bilan de la RPLP, cinq ans après sa mise en oeuvre : rigueur d'utilisation logistique, évolution du tonnage, part du rail à 60% (au lieu de 50% auparavant). Selon lui, la relocalisation de l'économie, essentielle, diminuera l'ensemble des transports. En considérant les multiples projets de ports en Europe, les mouvements de capitaux et

de marchandises entre l'Europe et l'Asie, une altermondialisation est nécessaire, selon lui. Il fait part de son scepticisme concernant l'impact de la cherté du pétrole et considère qu'un report ferroviaire (le plus efficace selon lui) pourra seul faire baisser toutes les nuisances. Une taxe, à l'image de la RPLP, pourrait financer les nouvelles infrastructures dont la région a vraiment besoin : contournement de l'agglomération lyonnaise, Lyon-Turin. Augmenter l'offre routière lui paraît relever de l'incohérence. Il réclame des plates-formes intermodales («la SNCF en a fermé la moitié l'année dernière») et mentionne la création de 3 plates-formes nouvelles à Ambérieu, Solaize, et Portes-les-Valence. Il s'interroge sur la pertinence d'un canal à grand gabarit qui viendrait directement concurrencer la ligne ferroviaire écofret.

Frédéric MEYER, délégué aux transports fluvial et maritime au Conseil régional PACA, qualifie ce débat de «politique» dans son sens noble et regrette l'intitulé du débat qui écarte la région PACA et ses échanges avec l'Italie et la façade méditerranéenne. Il cite les chiffres de la répartition modale à partir du port de Marseille (80% par la route, 10% par le fer, 10% par le fleuve) et considère que cette réalité «n'est plus supportable». Il réclame une rupture dans le transport de marchandises à longue distance. Il faut, d'après lui, agir sur les prévisions de croissance des transports de marchandises et ne pas laisser le marché décider seul. Il privilégie les circuits courts, d'autres formes de production. Il réclame également un coup d'arrêt du transport routier pour des raisons écologiques, économiques et spatiales (non au doublement A7, A9 et à la création de l'autoroute piémontaise). Il préconise un recours aux transports alternatifs, qui doivent faire, selon lui, la démonstration de leur efficacité (responsabilité des pouvoirs publics). Concernant le fer, il dénonce «la casse» de la SNCF (14 000 emplois sur 4 ans), alors qu'au contraire le fret nécessite une reconquête (à l'image de la gestion des TER par les régions). Pour cela, les noeuds ferroviaires (Lyon, Nîmes, PACA) doivent être résolus. Il préconise l'utilisation de la ligne Limoges-Paris et du Val de Durance (tunnel du Montgenèvre). Côté fluvial, il considère que les capacités sur le Rhône vont bien au-delà des prévisions de l'Etat. Il souhaite que le plan Rhône, très abouti, soit réalisé et que chacun respecte ses engagements. Il considère que ce débat devrait se prolonger sur des questions de financement et espère que l'Etat respectera les choix du débat public, au risque de discréditer la CNDP.

Patrick MENU rappelle que lors de l'implantation d'une usine, les premières décisions concernent la logistique et que les industriels, pour limiter leurs coûts optimisent leurs déplacements.

Gérard LERAS ajoute que concernant le Rhône, son alimentation doit être renforcée à partir de Sète. Il estime, en outre, que les chiffres du fluvial sont très en deçà des possibilités dans le dossier de l'Etat.

Yves SAUVAGEON, chargeur aux Salins du Midi, indique que l'environnement est une question importante dans son entreprise. Les Salins du Midi souhaiteraient faire du report modal, mais à la SNCF, le coût est beaucoup trop élevé et la fiabilité, mauvaise. Selon lui, les effectifs doivent être réduits, pour un service plus performant.

Frédéric MEYER estime que ce n'est pas en diminuant le personnel que l'on résoudra les problèmes.

Jean-Claude BERARD, MNLE 30, attire l'attention sur les problèmes humains générés par les transports : les accidents de la route et leurs causes, les pollutions locales et leurs conséquences. Il cite les fibres optiques comme solution possible pour limiter la mobilité.

Robert LIDEFIER, association Var Développement Durable Alpilles, Rhône, Durance, revient sur les questions de traçabilité et du rôle de l'Etat et des Régions en prenant l'exemple de l'usine Tembec et de la filière bois pour favoriser le report modal.

La représentante de la société McCormick, Ducros et Vahiné mentionne la réalité économique, les coûts et les exigences des clients. Elle convient que son entreprise utilise presque exclusivement le transport routier, mais qu'elle n'a pas le choix, notamment pour les trajets inférieurs à 700 km ou dans des départements tels que l'Ardèche. Elle rappelle que les mesures prises sur l'extension de la grande distribution ont limité les capacités de stockage et les demandes de livraison ont fortement augmenté, alors que le poids des livraisons diminuait.

Michel LENTHERIC, conseiller régional Vert en Languedoc-Roussillon, entend les besoins des industriels, mais rappelle que ce débat doit permettre de sortir de cette situation. Il demande, pour que cette réalité change, des alternatives fluviales et ferroviaires claires soient proposées.

Henri FAUQUE, Président de l'association des élus de la Vallée du Rhône, s'étonne des propos de Monsieur Menu concernant les arbitrages qui doivent être faits par le marché et la libéralisation : il rapporte que les prix de l'électricité ont augmenté de 30% au moment de leur libéralisation. Il cite un article du Monde Diplomatique de Nicolas Sarkis concernant le choc pétrolier et la consommation en énergie de la Chine. Pour faire face à cela, et concernant la vallée du Rhône, il préconise un report total du transport des marchandises dangereuses (fleuve, pipeline), ironise sur l'utilité de certains convois exceptionnels et considère que la politique d'aménagement du territoire est à revoir. Il insiste pour que les questions soient traitées du manière globale et fait référence à un rapport de Marcel Boiteux sur les coûts des nuisances des transports.

Claude LEROI, CPDP, interroge l'Etat sur l'existence ou non de préconisation d'un mode ou d'un autre pour les convois exceptionnels.

Patrick MENU répond que le transport exceptionnel est devenu impossible sur le rail et que la voie d'eau a pris le dessus.

Pascal MIGNEREY rappelle qu'il n'y a pas de décision de choix modal au niveau de l'Etat ; c'est le monde marchand qui décide.

Quelles perspectives de report du transport des marchandises de la route vers les autres modes ?

De la route vers le rail

Patrick JANSELME, SNCF, direction du transport combiné, rapporte qu'en matière de fret ferroviaire, la SNCF a deux métiers principaux : le transport conventionnel, d'embranchement à embranchement (80%), et le transport combiné (20%), qui connaît un très fort développement (30 000 trains circulent en transport combiné, soit un million de camions au niveau national ; entre Lyon et Avignon, 166 trains, soit 5 000 camions par semaine). Le transport combiné, sur des flux à longues distances (autoroute ferroviaire) est une activité presque auto-suffisante. La SNCF ne s'oppose pas au monde routier et s'associe avec celui-ci, car il lui paraît indispensable sur les courtes distances. Monsieur Janselme témoigne des efforts importants de restructuration entrepris par la SNCF pour améliorer sa productivité, faire face à la concurrence et à la libéralisation du fret. Il considère que le nombre de plates-formes est pour le moment suffisant, d'autres seront créées vers Lyon, Avignon et Marseille. Il rapporte que la SNCF travaille à une amélioration du transport

combiné, à l'échelle européenne et cite l'autoroute ferroviaire, pilotée par ASF. Il détaille les besoins du ferroviaire : rééquilibrage modal par des mesures incitatives et infrastructures nouvelles (raccordement avec l'Espagne et résolution des noeuds à hauteur de Nîmes, Montpellier et Lyon). Il témoigne de la politique volontariste de reprise du fret à la SNCF.

Pierre VERDIER, direction générale d'ASF, expose le projet d'autoroute ferroviaire de plaine entre Perpignan et le Luxembourg. Il cite les différents partenaires du projet : ASF, la Caisse des Dépôts, Modhalor, la SNCF et les Chemins de fer luxembourgeois. Il témoigne du fait que si le ferroutage a fait ses preuves ailleurs en Europe, il se heurte à la grande compétitivité de la route en France. Les conditions favorables de son développement sont le gabarit ferroviaire GB1, la longue distance, des semi-remorques non accompagnées, l'installation de plates-formes de chargement et de déchargement dans les chantiers existants, des sillons ferroviaires de qualité et des trafics massifiés. La mise en service de la ligne Perpignan/Luxembourg est prévue pour mars 2007 ; la capacité annuelle sera de 28 000 semi-remorques par jour ; les prix seront légèrement inférieurs au routier pour un gain de temps d'une demi-journée. Les perspectives de développement sont la liaison Perpignan Turin via le tunnel du Montcenis.

Claude LEROI l'interroge pour savoir si, à terme, un arrêt est prévu à Lyon.

Pierre VERDIER lui répond que pour tout arrêt, un temps très important est nécessaire, donc cette option a été écartée.

Jean-Marie LAROSE, RFF, rappelle que le domaine de pertinence du ferroviaire est le transport à longue distance. 3 axes constituent l'épine dorsale de l'ensemble du trafic ferroviaire international transitant par la France : l'écofret Nord Méditerranée, l'écofret Atlantique et l'axe Paris-Limoges-Toulouse. L'enjeu, pour Monsieur Larose, est d'articuler les grands transits nationaux entre l'Espagne (perspectives d'une vingtaine millions de tonnes de marchandises), le Benelux, l'Italie et la France, ainsi que la desserte des ports maritimes. Pour cela, il s'agit, selon lui, de répondre aux attentes en termes d'équilibre économique et de fiabilité : rationalisation de la SNCF avec le plan fret ; projet de train de 1000 m ; nouveaux opérateurs (porteurs de gain de productivité) ; cadencement généralisé en réseau (dédicace temporelle de l'infrastructure). L'intégration de la chaîne logistique est nécessaire, selon Monsieur Larose : il ne faut pas opposer les modes de transport entre eux. Pour mettre en place cette économie durable, une taxe carbone favorable doit voir le jour. Il conclut en disant que la totalité de la croissance du trafic de marchandises pour 2020 pourra être absorbée par le fluvial et le ferroviaire si les projets du CIADT sont réalisés.

Philippe MARZOLF interpelle les élus de Languedoc-Roussillon pour les informer que le directeur du port de Barcelone essaie depuis des années de faire un partenariat avec Sète, pour remonter jusqu'à Lyon et qu'il n'a jamais reçu de réponse.

Pierre-Yves TEYSSE, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon, membre de Ferrmed (réseau d'opérateurs privés pour la création d'un corridor ferroviaire d'Algésiras au nord de l'Europe) s'interroge sur la modestie d'un standard de trains à 1 000 m. 1500 m lui paraît plus adapté pour 2020. Il se demande comment faire pour qu'un axe qui fonctionne parfaitement (sans noeud ferroviaire) puisse voir le jour le plus vite possible et comment mettre en place des mesures transitoires en attendant.

Jean-Marie LAROSE l'informe que les prévisions de RFF prennent en compte les projets prévus au CIADT ainsi que la ligne nouvelle au-delà de Montpellier. Il indique que des trains de 1500 mètres nécessitent d'aménager des chantiers et les équipements. Selon lui, les sillons d'autoroute

ferroviaire supposent des volumes importants de navettes. Concernant les mesures intermédiaires, la reconfiguration de la collecte de distribution régionale, pour massifier les flux au départ des plates-formes régionales, serait une bonne solution.

Patrick JANSELME mentionne la taille des trains en Espagne (400 m) et en Belgique (600 m) qui obligent les Français (750 m aujourd'hui) à « saucissonner » leurs trains à la frontière.

Nicole CHASSAGNARD, Fédération Mieux-Vivre en Vaucluse dans la vallée du Rhône interroge la SNCF sur une commande de l'Etat de locomotives et demande si des camions de 44 tonnes vont circuler sur les routes françaises.

Pierre VERDIER lui répond que le transport combiné permet la circulation de camions de 44 tonnes dans un rayon de 150 km autour des plates-formes.

Patrick JANSELME l'informe que l'Etat, en aidant la SNCF (plan fret), a permis l'acquisition de 1000 locomotives électriques.

Edmond LUCA, Sauvegarde des coteaux du lyonnais cite le dossier et les chiffres du ferroutage (train de 750 m, 40 allers-retours par jour : transfert de 3200 remorques par jour). Il pense qu'avec le tunnel du St Gothard, le report de tout le trafic prévu sur la route en 2020 sera possible.

Jean-Didier BLANCHET rapporte que le tunnel a été dimensionné pour des trains de 1500 m mais qu'à chaque extrémité, les équipements ne sont pas aussi performants. Il rappelle que les 40 trains par jour prévu dans le cadre des autoroutes ferroviaires sont une prospective à 20 ans et qu'aujourd'hui RFF promet 10 sillons par jour. Michel BADRE rajoute que les 5500 camions supplémentaires prévus devront passer à la fois sur le fer et le fleuve.

Un chargeur se déclare très intéressé par ces différents modes, mais rappelle que la fiabilité, la garantie du délai sera déterminante.

De la route vers le fleuve

François BORDRY, Voies navigables de France, rappelle que l'axe Rhône-Saône, représente un réseau de 550 km à grand gabarit (jusqu'à 4 000 tonnes) et que le canal du Rhône à Sète est aménagé en 1000 tonnes. Il considère que le fait que ces réseaux ne soient pas interconnectés est un frein important à l'investissement. Il constate le dynamisme du secteur fluvial depuis 1997 (+40%) essentiellement grâce à sa libéralisation qui a entraîné la modernisation de la flotte et des problèmes de réaménagement de la profession. VNF a une perspective de doublement pour les 5 prochaines années, même si sa part dans le transport des marchandises reste modeste. Il constate une prise de conscience du redémarrage du réseau fluvial, notamment par le port de Marseille qui reconquière un hinterland qui appartenait jusqu'à présent au port d'Anvers : la région Rhône-Alpes ! La CNR, de son côté, réinvestit les plates-formes de transport fluvial. VNF constate la forte croissance du transport de conteneurs et une massification des trafics. Les atouts du fluvial sont la régularité, la variété de l'offre ; ses réserves de capacité ; la desserte et la traversée des agglomérations et ses qualités environnementales. La pertinence fluviale, contrairement au fer, commence dès les courtes distances. Monsieur Bordry pense que les canaux Freycinet doivent jouer un rôle de capillarité et que le petit gabarit a un rôle à jouer. Le transport fluvial doit être utilisé comme un transport combiné et doit intégrer au mieux la chaîne logistique. Il fait référence au plan Rhône et signale qu'il faut éviter la saturation portuaire. Il témoigne du fait que le fluvial est très contraint par les ports maritimes (interface fluvial/maritime difficile). Il pense que les ports intérieurs doivent travailler en réseau.

Bruno COSSIAUX, Chambre nationale de la Batellerie Artisanale, parle au nom des 1000 bateliers artisans de France et remercie le ministre Freycinet pour son harmonisation des voies navigables de France. Il rapporte que le bateau de type Freycinet peut contenir 260 camions et qu'il est capable de naviguer sur tout le réseau européen et peut transporter des masses très importantes. Sur le Rhin, des bateaux transportent 475 conteneurs en une seule fois. Il témoigne du fait que les transports de marchandises dangereuses se font de manière totalement sécurisée. Il pense que cette profession est très en avance par rapport à son infrastructure et que pour évoluer l'Etat doit investir et permettre la liaison Seine-Nord Europe et Rhône-Saône-Moselle.

Questions/réponses

Etienne HANNECART s'interroge sur le bruit induit par le ferroutage.

Messieurs COSSIAUX et BORDRY lui répondent qu'il est tout à fait possible de transférer ces camions sur des bateaux

Un intervenant regrette que le transport de palettes ne puisse se faire par le fleuve. Les autres difficultés du mode fluvial sont l'équipement des plates-formes portuaires des petites communes et le coût final.

François Michel LAMBERT insiste sur le rôle des décideurs politiques et cite le cas du port d'Avignon que le maire veut dédier à des activités tertiaires et le report du trafic fluvial à l'Isle sur Sorgue, ce qui engendrera de nombreux déplacements routiers.

Pierre CALFAS, VNF, précise qu'aucun conteneur ne serait passé sur le fleuve.

François BORDRY pense qu'il est nécessaire de sauvegarder les ports de centre-ville.

Un élu de la CCI d'Avignon, responsable de la commission transport, témoigne de l'effort d'Avignon pour développer les 4 modes de transport dont elle dispose. En tant que transporteur routier, il ne pense pas que la société de consommation va changer. Il cite la distance moyenne effectuée par un camion (270 km) et rappelle que sur l'A7 les camions ne représentent que 20% du trafic. Il rend le consommateur responsable du trafic des camions et pense que la décentralisation qui a cours actuellement en Europe n'arrangera pas les choses. Il alerte les pouvoirs publics sur le danger d'une réglementation qui pourrait entraîner la disparition du pavillon français.

Patrick MENU demande à Bruno Cossiaux comment la Chambre de la batellerie fait face au vieillissement de la population des marins.

Bruno COSSIAUX expose les projets de formation et de recrutement mis en place.

François BORDRY ajoute que la conduite est devenue plus compliquée, que la profession a un déficit d'image et que l'achat du matériel est très lourd financièrement.

La représentante de la société McCormick, Ducros et Vahiné pense que les chargeurs auront inévitablement besoin de transport routier, qu'il faut se pencher sur les problèmes de rentabilité et de qualité ; elle n'est pas favorable aux taxes.

Marc BAUTET demande s'il y a, sur le Rhône, une autre possibilité que la Courtine et si le branchement entre la ligne SNCF et la plate-forme est possible.

Monsieur CALFAS pense que des plates-formes existent déjà.

Monsieur JANSELME indique que concernant le wagon isolé, l'activité doit prouver sa rentabilité.