



Assemblée Générale Ordinaire
du 29 juin 2006

Contribution de l'association au débat public sur la politique des
transports dans la Vallée du Rhône et l'arc Languedocien

“Deux enjeux fluviaux : Valoriser l'existant et préparer l'avenir durable de ces territoires”

1.00 - Introduction

L'importance et la progression des échanges et trafics s'effectuant tout au long ou transitant par le couloir rhodanien et l'axe languedocien constituent pour les territoires concernés à la fois une chance économique à saisir et un enjeu à relever compte tenu des nuisances induites.

La rapport de l'Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Jean-Didier BLANCHET, intitulé «Vallée du Rhône et Arc Languedocien, éléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports», souligne, face aux conditions de circulation dégradées prévues sur l'A7 et l'A9 à l'horizon 2020, la nécessité de s'interroger sur des mesures spécifiques à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien, afin d'absorber le trafic prévisible et d'y maintenir un niveau de service satisfaisant.

La saturation croissante de ces axes qui s'inscrivent dans une dimension européenne est une donnée qui ne peut recevoir d'autre solution pérenne que celle d'un système de transport effectivement et résolument multimodal. Cette nécessaire réorientation multimodale est soulignée tout au long du rapport BLANCHET qui insiste sur le « développement et la création de nouveaux services favorisant le rééquilibrage modal ».

Il existe à cet égard un consensus politique et sociétal qui ne demeurera que si ce système fait la preuve de son efficacité économique globale, elle-même dépendante de celle de chacun des maillons des chaînes logistiques.

De ce point de vue, le renouveau du transport fluvial observé ces dix dernières années a généré des résultats en progression significative : une part modale supérieure à 10% dans le sillon mosellan, une croissance de 16 % du trafic de marchandises sur le Rhône en 2005, et un trafic sur le canal du Rhône à Sète, en progression pour la quatrième année consécutive avec un bond de 55% pour l'année 2005.

En d'autres termes le mode fluvial adossé à une offre portuaire, intérieure et maritime, efficiente est aujourd'hui apte à prendre une part significative de la croissance des échanges, y compris conteneurisés.

Cette montée en charge du transport fluvial se fera d'autant mieux que seront fiabilisées et modernisées les infrastructures actuelles qui présentent encore d'importantes réserves de capacité. Dans le même temps, il conviendra également de réunir toutes les conditions pour poursuivre le processus de maillage de nos voies navigables à grand gabarit, leur raccordement au réseau fluvial européen et l'élargissement de l'arrière-pays continental de nos principaux ports maritimes. La croissance du transport fluvial doit en effet aujourd'hui être nourrie par une politique de grand gabarit dont le projet Seine Nord constitue la première étape. Un tel projet permettra d'enclencher des effets structurels vertueux notamment en termes de modernisation de la flotte française et de renouvellement de la batellerie française.

Il convient de souligner qu'en matière d'investissement, les coûts des projets fluviaux – au demeurant fort peu nombreux – sont relativement mesurés par rapport aux bénéfices attendus en matière de capacités de navigation, de massification des échanges ou d'ouverture de nouveaux corridors. Les estimations des coûts de grands projets du type de Lyon-Turin (15 milliards d'Euros) ou encore de la LGV Sud Europe (entre 2.3 et 4.2 milliards d'Euros) sont ainsi à comparer avec Seine Nord Europe (entre 3,2 et 3,7 milliards d'Euros) ou à moindre échelle, l'écluse fluviale du Havre.

Notons que la rentabilité des projets fluviaux pour la collectivité augmentera de façon continue dans le temps, compte tenu des enjeux de développement durable et de l'impératif énergétique qui deviennent chaque jour plus préoccupants pour nos territoires et notre économie.

Ces données qui ont une portée générale trouvent naturellement matière à s'appliquer pour la définition de la politique des transports à mettre en œuvre dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien où les prévisions de trafics de marchandises d'ici 2020 affichent des croissances respectives de 37% et 54% pour atteindre localement près de 100 millions de tonnes sur chaque couloir.

C'est à l'aune de ce contexte que l'association Seine - Moselle – Rhône entend prendre sa part dans les réflexions en cours sous l'égide de la Commission Nationale du débat Public et avancer les propositions suivantes en matière fluviale.

2.00 – Un impératif de court terme : valoriser l'existant

2.1 – L'Association note tout d'abord l'existence d'un consensus sur cette orientation. Le transport fluvial, qui connaît actuellement un renouvellement sans précédent, a acquis une nouvelle légitimité. Respectueuse de l'environnement et moins consommatrice d'énergie fossile, bien insérée dans les logistiques modernes, la voie d'eau constitue aujourd'hui le premier choix de nombreux chargeurs, et bénéficie au sein de l'opinion publique d'un fort soutien. La tendance, confortée par le contrat d'objectifs et de moyens établi entre l'Etat et VNF, est au renforcement des moyens : 160 millions d'Euros d'investissements devraient être réalisés en 2006 par VNF contre 100 millions en 2005, à l'opposé d'une situation qui perdurait depuis 15 ans de cessation des investissements fluviaux.

L'Association se réjouit donc des réflexions et actions engagées par la Compagnie Nationale du Rhône et de Voies Navigables de France. Ces améliorations se situent dans la droite ligne de l'un des objectifs du rapport Blanchet, qui est de « moderniser le réseau fluvial et valoriser son potentiel pour la desserte des ports maritimes » (amélioration des infrastructures d'accès, renforcement du rôle des ports intérieurs comme plates-formes multimodales, doublement des écluses...).

La C.N.R. dans son premier plan (2004 -2008) pour la mise en œuvre de ses missions d'intérêt général a engagé un programme d'opérations visant à améliorer la fiabilité et la sécurité des ouvrages du Rhône et donc au final leur disponibilité pour les usagers du fleuve.

Ces derniers en apprécient aujourd'hui les premiers résultats. Par ailleurs il convient de souligner les aménagements et équipements portuaires entrepris par la C.N.R. autorisant une logistique multimodale efficiente et incitative au recours fluvial.

Au travers du "Plan Rhône", VNF vise les mêmes objectifs dans une dimension triangulaire plus large partant de Saint - Jean – de – Losne au nord, jusqu'aux débouchés maritimes sud-est avec les installations portuaires de Fos et sud-ouest avec le port de Sète.

Ainsi notre Association approuve sans réserve les études visant à obtenir des cohérences appropriées dans le dimensionnement des ouvrages et du chenal par rapport à ceux du Rhône, à optimiser les capacités portuaires du bassin et enfin améliorer l'interface maritime et fluviale de Marseille – Fos. Au-delà, l'association partage également l'intérêt des mesures envisagées pour conforter l'offre commerciale et technique des transporteurs fluviaux.

2.2 – Au total et en synthèse, l'Association met en avant l'intérêt et l'urgence de réaliser à court terme, c'est-à-dire d'ici 2012, un ensemble d'aménagements et d'opérations visant à améliorer la productivité du mode fluvial à configuration inchangée des infrastructures actuelles du bassin :

→ A cet égard l'harmonisation des caractéristiques de l'ensemble des ouvrages et des voies sur la base de celles du Rhône apparaît comme un objectif essentiel pour autoriser une standardisation productive du parc fluvial. Il en ressort deux types d'opération à réaliser :

- en tête de bassin l'allongement à 190 m des écluses de la Saône (avec celle de Couzon en priorité),
- et en fond de bassin, l'amélioration des conditions de navigation sur le petit Rhône et le canal du Rhône à Sète pour y accueillir des unités de 120 m de long et de 11 m 40 de large avec un mouillage garanti de 3 mètres.

→ Autre priorité : la réalisation du terminal à conteneur Fos 2XL selon une conception technique qui, dès le départ, intégrera le transport fluvial dans des conditions de desserte permanente, compétitive et direct.

→ La troisième priorité relève d'une attitude de précaution et découle de la saturation à venir de la chaîne d'écluses du Rhône compte tenu de la croissance prévue et voulue des trafics fluviaux. Ainsi les effets des plans actuels de développement fluvial mis en œuvre par la C.N.R. et V.N.F. laissent augurer d'après VNF un niveau de trafic d'environ 25 millions de tonnes en 2020. Le doublement des écluses du Rhône est donc inéluctable à terme. En conséquence l'association demande à l'Etat concédant et au concessionnaire d'arrêter d'ici 2009, date du début du prochain plan à cinq ans de la C.N.R., un calendrier échelonné dans le temps pour la réalisation de l'ensemble de cette opération. Sa programmation devra à la fois prévenir la saturation des écluses, tenir compte de l'ampleur des investissements à mobiliser et de la durée des travaux.

Telles sont pour l'essentiel les mesures proposées dont l'impact direct devrait déjà apporter une contribution significative à l'amélioration du système de transport entre Bourgogne et façade méditerranéenne, et participer à la mise en œuvre d'une politique de transport multimodale dans la vallée du Rhône.

Pour autant l'Association estime que l'aménagement de cet axe doit être placé dans la dimension européenne qui est véritablement la sienne. De ce fait le désenclavement du bassin rhodanien et son raccordement à celui du Rhin constituent l'objectif majeur à atteindre à l'horizon 2020.

3.00 – Préparer l’avenir : un hinterland continental pour notre façade méditerranéenne

3.1 - * La première phase d’études sur l’opportunité de la liaison Moselle – Saône a conclu que ce projet était une réponse particulièrement pertinente à la demande de transport sur ce corridor, ce qui entraîne la poursuite des études sous le volet technico – environnemental.

L’Association approuve naturellement cette démarche qui doit être poursuivie jusqu’à son terme dans le cadre des contrats de plan en cours conclus entre l’Etat et les régions Lorraine et Rhône – Alpes. Pour autant et à la veille de l’ouverture des négociations pour l’élaboration des contrats de projet qui leur succéderont dès 2007, l’Association souhaite la continuité de ces études dans un cadre partenarial qui pourrait être utilement élargi à d’autres acteurs.

3.2 – De ce point de vue le projet Moselle –Saône qui s’inscrit dans le territoire de la région Bourgogne devrait inciter cette collectivité territoriale à s’associer pleinement au processus d’étude et d’expertise en cours. L’opportunité que constituent les futurs contrats de projets à partir de 2007 devrait être saisie en impliquant les régions concernées et notamment Bourgogne et Rhône Alpes pour assurer la continuité de ces études et des procédures jusqu’à la phase de l’enquête publique. Dans ce contexte, l’Association parallèlement à son action propre, se tient à la disposition du maître d’ouvrage et des collectivités pour assurer en tout ou partie une communication argumentée sur les intérêts de la liaison.

Par ailleurs, si l’Association Seine – Moselle – Rhône partage l’opinion générale, qu’une reprise de l’ancien projet Rhin – Rhône par le tracé du Doubs relève de l’utopie politique, ce constat ne signifie nullement de sa part qu’il n’y aurait aucun intérêt économique et logistique à étudier la faisabilité technique d’un “barreau” entre un point de Moselle – Saône, Port sur Saône par exemple, et la région de Belfort – Mulhouse.

L’Association confirme donc sa position favorable à l’étude d’un tel projet de “barreau” complémentaire à la liaison Moselle - Saône dans le but d’expertiser sa faisabilité et sa valeur ajoutée et dans ce cadre permettre aux collectivités intéressées d’exprimer leur intérêt et leur soutien.

3.3 – Pour l’heure, l’Association Seine – Moselle – Rhône s’associe pleinement au processus d’études de Moselle – Saône qui doit conduire à la phase du débat public, si, comme elle le souhaite l’Etat en prend la décision.

Au moins trois arguments essentiels ont déjà été dégagés et plaident en ce sens :

- La contribution de cette capacité fluviale supplémentaire au désengorgement du corridor nord-sud à l’horizon 2025 et ce quelque soit le niveau d’investissement réalisé dans les infrastructures routières et ferroviaires, aux bénéfices des chargeurs industriels et agricoles de l’axe.
- L’effet “réseau” de cette interconnexion avec le bassin rhénan se propagera à l’ensemble des trafics de l’axe notamment grâce à une offre fluviale plus étoffée et diversifiée. Au-delà c’est un renforcement de l’attractivité de tout cet axe et donc de la compétitivité des économies régionales qui en résultera, aux premiers rangs desquelles se trouvent les régions Rhône-Alpes et Lorraine, à forte vocation logistique.
- Enfin cet aménagement fluvial contribuera à donner une dimension européenne à l’hinterland du Port de Marseille dont la situation devrait lui conférer le rôle de porte d’entrée sud de l’Europe pour les échanges mondiaux, et de Sète à titre complémentaire.