

Les Verts Commission mer et gestion du littoral

Toulouse, le 26 août 2004

Atelier Journées d'été sur les autoroutes de la mer

Membres présents de la commission mer : Jean-Paul Declercq, Christine Sandel, Martine Rouzaud, Francine Tramoni, Hélène Babin, Claude Beaujard, Edwige Fadeieff.

Membre de la commission transport : Gérard Allard

25 participants en tout.

Ordre du jour : **Les « autoroutes de la mer »**

Les Verts défendent depuis longtemps le développement du cabotage maritime, la mer étant le moyen de transport le moins polluant.

Aujourd'hui le gouvernement envisage, devant l'augmentation insupportable du trafic routier, un investissement d'Etat dans des bateaux plutôt que dans de nouvelles routes.

Que penser de ces « autoroutes de la Mer ? »

Introduction de Jean-Paul :

Voici les principaux aspects de la question :

- Les Verts se battent depuis toujours contre le développement du tout-routier, et pour les transports moins polluants que sont le rail, la voie fluviale, et le cabotage maritime.
- Les dirigeants politiques libéraux constatent aujourd'hui que la croissance économique qu'ils souhaitent forte amène une croissance exponentielle du transport, et que le transport par route ne pourra pas tout absorber sans difficultés.
- Il faudrait construire de nouvelles routes et autoroutes, ce qui coûte très cher et prend beaucoup de temps. Un rapport du sénateur (ami de Raffarin) de Richemont propose donc d'investir dans le matériel naval plutôt dans des infrastructures routières. Et, pour montrer que c'est bien d'infrastructures qu'il s'agit il emploie le terme "autoroutes de la mer".
- Nous ne pouvons qu'être d'accord avec cette proposition. Le terme "autoroute" ne plait pas aux Verts, mais il faut reconnaître que c'est le mot choc qui peut le plus facilement parler aux aménageurs productivistes.
- En comparaison avec les investissements routier, l'idée proposée de faire supporter à l'Etat et aux collectivités locales l'investissement naval (le prix de construction du navire) est une bonne idée qui a été déjà discutée au sein de la commission Mer et Littoral. Reste à savoir à qui le navire est ensuite affrété (loué) pour son exploitation, et pour combien de temps.
- La proposition du rapport de Richemont est une location pour 5 ans à tarif incitatif, pour aider au démarrage de la ligne, avec rachat obligatoire ensuite par l'exploitant. Ce principe est basé sur l'habituel partage entre public et privé dans l'esprit libéral. Le public restant propriétaire tant qu'il y a des pertes, le privé prenant le relais quand cela devient bénéficiaire. La commission a émis des réserves sur cette partie du projet, qui va à l'encontre du projet politique des Verts sur le service public.

Les Verts Commission Mer et gestion du Littoral

- Le rapport de Richemont propose par ailleurs que le choix de l'opérateur soit fait par appel d'offre. La Commission a émis l'avis que cet appel d'offre contienne des dispositions de pavillon (pavillon d'un Etat Européen), des clauses sociales (les conditions de vie, de travail, et de salaire des marins ne devraient pas être inférieures aux conditions des marins des pays des ports européens où le navire fait escale), et des clauses de sécurité (contrôle rigoureux des effectifs des navires et des horaires de travail en particulier).

- Reste l'objectif exact de la nouvelle ligne pour laquelle est mise en place l'autoroute de la mer. Le premier but est d'éviter les bouchons des Pyrénées pour la ligne Atlantique, et les bouchons des Alpes pour la ligne Méd. Mais pour aller où ? - Il convient à notre avis d'examiner au mieux la zone de chalandage, c'est-à-dire de savoir de quelles usines ou exploitations agricoles viennent et vont la marchandises transportées. C'est après étude et avoir déterminé le centre géographique des points de départ et d'arrivée que l'on doit choisir les ports tête de ligne. Rien ne serait pire que le choix d'un port en fonction de la force du lobby politique ou social du port en question. D'abord parce que, pour que la ligne tienne, il faut assurer au mieux la partie terrestre du trajet. Ensuite parce que Les Verts ne peuvent pas soutenir un projet qui, dans le but d'éviter de nouvelles routes sur une partie du territoire, aura pour conséquence de surcharger des routes (et d'amener à la construction de nouvelles routes) sur une autre partie du territoire.

D'une manière générale, le terme « autoroutes » de la mer pose problème pour les Verts, même si l'explication est dans l'introduction.

Quelques questions autour des raisons qui amènent les industriels à privilégier le transport par route au transport ferroviaire ou maritime. Les raisons données (qualité du transport) sont souvent fausses. Il semble que la rapidité et la souplesse (porte à porte) du transport routier soit son grand atout.

Remarque sur le fait que le transport routier ne supporte pas la totalité du coût des infrastructures routières et que le transport maritime pollue 6 fois moins que le transport par camion.

Autre question importante : Est-il acceptable de soutenir des projets qui vont dans le sens d'une augmentation du trafic ? - Jusqu'à quel point peut-on valider des projets sous le principe du moins pire ? Dans ce débat idéologie-pragmatisme nous pourrions être amenés à refuser tous les projets. Selon un participant il faut accepter d'accompagner le projet si c'est quelque chose d'utile.

Un certain nombre d'idées peuvent être retenues pour les débats politiques sur ce sujet :

- Ne pas transporter uniquement des remorques routières mais des containers (qui peuvent être transportés par voie ferrée avant et après le trajet maritime)
- Répartir les arrivées des navires sur plusieurs ports, selon la nature du fret transporté et la destination finale de la marchandise,
-