



Contribution d'AGIRR – FNAUT Lorraine sur

L'offre de transports routiers et alternatifs : des hypothèses de statu quo

Basées sur l'hypothèse d'une densification du réseau routier et d'un quasi statu quo sur l'offre alternative, il n'y a pas de surprise à ce que les prévisions de trafic soient alarmistes pour la route et pessimistes pour le transport alternatif.

L'offre routière comme l'offre en transports alternatifs déterminent en grande partie l'évolution du trafic. En Lorraine, le renforcement de la ligne Métrolor du sillon lorrain entre 2004 et 2010 a montré que la réponse de la fréquentation augmentait bien plus vite que l'offre. De même pour la route, l'expérience montre qu'un des principaux facteurs d'évolution du trafic est l'évolution de l'offre routière.

Une erreur d'approche

En lisant entre les lignes de l'étude de trafic de la DREAL, on s'aperçoit que les prévisions sans A31bis sont nettement inférieures à celles avec construction de l'A31 bis - l'étude du CEREMA fait état d'un écart démentiel allant jusqu'à 60%! Une telle différence ne peut être due à un report de trafic vers l'autoroute depuis les routes secondaires, même en occultant la présence d'un péage : il faudrait que les rares routes parallèles totalisent d'ores et déjà autant de trafic que l'autoroute actuelle -.

Bien plus que l'évolution de l'économie locale, l'évolution du réseau routier est le principal déterminant de l'évolution du trafic routier. Pourquoi, lorsqu'elle conclue que le trafic sur l'A31 va fortement augmenter, la DREAL oublie de préciser que ce serait avant tout la conséquence de l'augmentation de la surface autoroutière ? Pourquoi lorsque la même étude remarque que l'habitat a eu tendance à se disperser et que cela génère une forte demande routière à laquelle il faudrait répondre, elle oublie de préciser que cette dispersion de l'habitat est justement la conséquence de la prolifération routière de ces dernières décennies ?

Dans le milieu des collectivités, il est fréquemment demandé aux techniciens de prouver des conclusions imposées d'avance. Le technicien doit donc sélectionner stratégiquement ses

arguments de manière à arriver aux conclusions demandées, sans risque de se faire épingler sur des éléments faux. Le passage sous silence par la DREAL de la très forte évolution du trafic induite par l'apparition de l'A31bis estimée par le CEREMA est symptomatique de ce phénomène.

En inversant les causes et les conséquences, la DREAL voudrait prouver que l'augmentation du trafic est un phénomène inéluctable (et même souhaitable !), et qu'il conviendrait donc d'anticiper. Au contraire, pour AGIRR **il serait préférable de contenir au maximum la recrudescence du trafic routier**, ce qui n'empêche pas d'améliorer la mobilité, en témoigne la politique des transports luxembourgeoise.

Des prévisions en carton

Les prévisions de trafic de la DREAL qui, en plus d'occulter les facteurs les plus déterminants, sont basées sur des seuls paramètres sociaux-économiques niant l'aspect humain de la problématique (et que les comportements ne sont pas toujours strictement rationnels), sont de fait biaisés.

Les précédents rapports (Lepingle 1 et 2) prévoyaient des croissances de trafic totalement délirantes qui ne se sont jamais réalisées. Ainsi, les tronçons de l'A31 devaient l'un après l'autre franchir le cap des 100 000 véhicules par jour et devenir successivement « totalement saturés ». Or, la seconde partie des années 2000 a montré au contraire une stabilisation du trafic si bien qu'aujourd'hui les courbes oscillent d'année en année autour de valeurs plus stables et le trafic poids-lourd a même tendance à se tasser. Aucun tronçon n'a passé la barre des 100 000 véhicules par jour et ce sont même les portions qui en étaient le plus proches dont la croissance s'est estompée en premier.

Aujourd'hui, l'Etat revient avec des prévisions identiques, nous annonçant la même apocalypse pour les prochaines années. La méthodologie appliquée est, jusqu'à preuve du contraire, la même. Et alors que la prophétie de Lepingle annonçait une A31 « totalement saturée » avant 2010, la DREAL titre des conclusions où seules les échéances ont changé. **Il n'y a aucune raison que le scénario prévu ne se réalise davantage que ce même scénario prévu il y a 15 ans.**

Concernant les transports collectifs et principalement le TER, la décennie précédente a également démentie les prévisions de trafic... Mais dans l'autre sens! En effet, le mandat régional 2004-2010 a vu l'offre et la qualité de service du TER Lorraine accroître significativement. La fréquentation quant à elle a augmenté de 50% et principalement dans le sillon Lorrain. Au terme de la première moitié du mandat, la fréquentation était de 30% supérieure aux estimations les plus optimistes.

Ces deux aspects montrent que d'une part, l'augmentation du trafic routier n'est pas un phénomène inéluctable (contre lequel, faute de pouvoir l'enrayer, nous n'aurions d'autre choix

que de l'accompagner), et d'autre part que l'utilisation des transports collectifs est bien souvent sous-estimée. Si l'ampleur des évolutions de trafic reste aléatoire, les tendances ne laissent pas la place au doute.

L'offre de transport détermine très largement l'utilisation de chaque mode. A nous de profiter de cette évidence pour faire une réelle politique des transports et décider de la mobilité de demain, au lieu de laisser faire le fatalisme et les habitudes d'hier.

Investissement dans les infrastructures: en Lorraine, la route a finalement eu sa revanche sur le SNIT

Donnée comme grande perdante lors du SNIT de 2010 (même si ce terme marketing n'était ni vrai, ni consensuel, ni forcément souhaitable), force est de constater que les années qui ont suivi cette étape ont constitué un retour en arrière progressif, accéléré depuis l'installation de Ségolène Royal.

En Lorraine, si l'A31 bis faisait partie des projets (telle une contrepartie à l'abandon de l'A32), l'offre alternative n'a fait que souffrir. Sur le plan investissement, le seul grand projet de transport alternatif qui s'est concrétisé est le Mettis de Metz. Il y a bien-sûr l'alibi du prolongement de la LGV-Est qui, malgré que le conseil Régional ait participé à son financement, ne servira pas à la Lorraine (ce qui n'ôte pas son intérêt général). Jean-Pierre Masseret avait obtenu en contrepartie le financement de la gare TGV de Vandières, mais a finalement tué le cocon dans l'œuf (accidentellement ou volontairement).

Sur le plan fonctionnement, c'est catastrophique. La réduction des dotations de l'Etat aux collectivités entraîne une baisse d'offre des réseaux de transports collectifs à toutes les échelles. Metz et surtout Nancy ont raboté leur offre de transport urbain. La Région également, où pas moins de trois lignes ont été abandonnées ces derniers mois. Seule la perspective du cadencement de 2016 semble bien partie et apportera une attractivité positive, mais attention aux Pierre qu'il faudra déshabiller pour habiller Paul!

Alors que le transport collectif paye le désengagement de l'Etat au prix fort, comment serait-il supportable de voir l'Etat s'engager pour 60M€ par an en faveur de la route, soit de quoi doubler l'offre de la ligne TER Nancy - Luxembourg ET exploiter une nouvelle ligne transfrontalière via Esch-Belval?

Un tel budget pourrait être utilisé vertueusement pour changer la donne, et sans priver l'autoroute de tout investissement. Par exemple, les seuls élargissements de l'A31 (au sud de Metz et au nord de Thionville) nécessitent un investissement de moins de 100M€ (sur un total d'1400M€), et ce sans faire appel au péage. Cela laisserait des sommes conséquentes pour faire du TER du sillon Lorrain une ligne à la hauteur des ambitions qu'elle devrait avoir, à l'instar du Luxembourg, approchant le modèle du RER.

Ce qui se fait ailleurs

Nous ne sommes pas les premiers, dans le sillon Lorrain, à devoir faire face à des problèmes d'engorgements routiers persistants.

En Ile-de-France, certaines autoroutes sont notoirement saturées. Pourtant, très peu de projets routiers sont à l'ordre du jour. Il faut dire que les derniers, à l'ouest de la petite couronne, étaient excessivement coûteux, ont été réalisés à péage, et souffrent d'un succès très relatif. Alors que les déplacements « de périphérie à périphérie » augmentent sensiblement, seules des lignes de transports collectifs à forte capacités sont prévues dans le cadre du « Grand Paris ».

Concernant la petite couronne et la capitale, s'agissant d'un milieu où la place de la voiture n'est pas extensible malgré une forte demande, le paquet a été mis dans le réseau de métro, à une époque où le Politique portait plus d'intérêt aux transports collectifs. Aujourd'hui, la part modale de la voiture y est très minoritaire devant les transports collectifs.

Le cas du Luxembourg est particulièrement intéressant pour plusieurs raisons: leurs célèbres problèmes d'embouteillages sont préoccupants depuis plusieurs décennies, il s'agit d'un territoire comparable au notre, et ils sont inclus dans la problématique de la mobilité du Sillon Lorrain, qu'ils partagent avec nous.

Sans doute que la persistance du problème finit par inciter à la prise du recul: les projets luxembourgeois en matière d'infrastructures de transport sont clairs. Après la construction de l'autoroute du nord (A7), aucun projet routier n'est d'actualité, alors que les projets de transports collectifs se trouvent à la pelle. Alors qu'ils partaient d'un réseau ferré très médiocre, les investissements réalisés ont été considérables: électrification de tout le réseau, doublement de lignes, la plupart étant à voie unique il y a encore peu de temps. Après l'achèvement du doublement de la ligne Luxembourg – Rodange (-Longwy), le tramway est lancé sur la capitale, de même qu'un doublement de la ligne Bettembourg – Luxembourg et deux gares nouvelles (à Howald et au flanc du plateau du Kirchberg). Le nombre de parkings relais (P+R) réalisés ou à venir le long de la frontière témoigne de la rupture idéologique entre les deux pays, et l'incapacité de la France de poursuivre les efforts luxembourgeois sur son territoire. En outre, d'autres projets ferroviaires mijotent toujours dans les cartons du ministère: une ligne nouvelle directe entre Luxembourg et Esch-sur-Alzette, et une **antenne ferrée nouvelle vers le Kirchberg**.

Ce dernier projet est particulièrement intéressant pour les frontaliers, car il permettrait à la fois :

- D'accéder directement au Kirchberg en train sans rupture de charge et sans traverser la ville,
- Décharger Luxembourg-centre de ses flux de voyageurs en transit vers le plateau,
- Offrir une desserte régulière de l'aéroport international vers l'ensemble du sillon lorrain,

- Et enfin désengorger la gare de Luxembourg-ville tout en continuant de la desservir sans augmentation du temps de parcours. En effet, la capacité de cette gare en milieu contraint limite son nombre de trains ainsi que leur stockage.

Les Luxembourgeois prévoient d'allouer pour la mobilité transfrontalière un budget similaire au coût de l'A31 bis. Mais 90% de celui-ci est consacré aux transports alternatifs là où la France ne mise que sur des autoroutes nouvelles à péage et au pied des maisons. Ils ont simplement compris que l'extension du réseau routier n'amenait que du trafic supplémentaire et, à moyen terme, toujours plus d'engorgement. Or, les principaux points de congestions se situent aux entrées de la capitale, là où le réseau routier n'est pas tangible. Face à cette limite, ils acceptent donc l'idée que **l'augmentation de l'accessibilité de Luxembourg**, pourtant vitale à leur économie, **ne pourra pas se faire par la route**. Alors ils mettent le paquet sur les alternatives, quitte à faire d'énormes investissements sur leurs infrastructures pour les rendre en mesure d'accueillir un trafic à la hauteur de leurs ambitions. Moins populiste, plus pragmatique, ils ne font pas la politique de l'autruche.

Nous ne pouvons que regretter que la politique des transports en Lorraine soit si opposée et conservatrice. D'autre part, nous dénonçons l'absence de dialogue des autorités françaises avec le Luxembourg (en témoigne le décalage total des projets d'infrastructures respectifs), et l'approche franco-française de la mobilité. La logique voudrait que la problématique soit abordée collégialement en oubliant les frontières. S'imprégner de la politique luxembourgeoise permettrait peut-être d'évoluer vers une approche de la mobilité moins arrière-gardiste, orthodoxe et contreproductive sur le long terme.

Enfin, si l'on voulait avoir une vision réelle (chiffrée) de potentiels de report modal en faveur d'une mobilité plus vertueuse et soutenable, il aurait fallu envisager la situation d'investissements routiers minimalistes et un développement des transports collectifs.

Des investissements aussi lourds pour des autoroutes nouvelles à péage tandis que l'offre alternative continue à se dégrader en dit long sur la volonté du gouvernement de prendre au sérieux les problématiques environnementales.

Pour aller plus loin et suivre l'actualité du débat public sur l'A31bis :

www.agirr.org



AGIRR FNAUT Lorraine



@agirrlor