

Politique des transports : un choix historique

Face aux menaces environnementales, le moment est venu d'appliquer les orientations du Grenelle de l'environnement. Dans ce contexte, un aménagement plus harmonieux du territoire est également nécessaire. Comment répondre à un besoin de déplacements de qualité tout en réduisant les nuisances et les émissions de gaz à effet de serre ?

Pour la FNAUT la solution consiste à privilégier les modes alternatifs à la circulation routière.

1 Castres-Toulouse : Une autoroute non justifiée

1-1 Le trafic

Actuellement le trafic ne justifie pas des travaux de cette importance. D'autre part, Castres n'étant pas situé sur un axe de transit, le potentiel de trafic reste faible. La RN 126 a bénéficié de nombreuses améliorations rendant encore moins nécessaire cette autoroute qui ne drainerait que le bassin castrais (déviations de Soual, de Puylaurens, de Verfeil etc). De plus, le ministère des transports constate une baisse générale du trafic routier qui n'est

due que partiellement à la crise économique. D'autres facteurs en sont la cause particulièrement le prix du pétrole. Celui-ci va continuer à augmenter pour deux raisons :

- la raréfaction, les réserves sont épuisables (déplétion), le pic de production sera bientôt atteint (pic de Hubbert).
- la géopolitique : conflits potentiels dans les pays producteurs, Afrique, Moyen Orient etc.

1-2 Une prise de conscience

Celle-ci présente deux aspects.

a) Les contraintes liées à l'utilisation de la voiture sont de plus en plus mal supportées :

- le coût (carburant, entretien, assurance...)
- les temps de parcours irréguliers (trajet, stationnement)

Sans oublier la fatigue, le stress et le risque d'accidents.

b) Les citoyens sont de plus en plus sensibles aux enjeux environnementaux : le réchauffement climatique, la pollution et ses effets nocifs sur la santé (air, ozone, eau de ruissellement des chaussées etc). D'après des enquêtes la majorité

des personnes interrogées serait prête à renoncer à l'usage de la voiture si on lui proposait des transports publics performants.

Ainsi depuis que la Région apporte des améliorations au réseau TER la fréquentation des trains a doublé en dix ans et elle continue à progresser régulièrement malgré de nombreux dysfonctionnements dus en partie à la vétusté des infrastructures et au manque de sérieux de la SNCF (nombreuses suppressions de trains, hors grèves, par insuffisance de matériel ou de personnel).

TARSLY-FNAUT

(Toulouse Albi Rodez Séverac le Château Lyon, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) est une association tarnaise de défense des usagers du rail et de promotion du chemin de fer qui intervient dans tout le département du Tarn. Elle participe activement au débat du Conseil National de la FNAUT qui rassemble environ 150 associations locales soit plus de 40 000 membres : usagers de tous les transports collectifs et des modes de déplacements doux.

Elle est à la fois association de consommateurs agréée par l'Etat et association de défense de l'environnement.

TARSLY-FNAUT

5 rue Florian 81000 ALBI
FNAUT 32 rue Raymond
Losserand 75014 PARIS
contact@fnaut.org





1-3 Un choix en contradiction avec la politique de l'agglomération toulousaine.

Au travers de son PDU, l'autorité organisatrice des transports dans l'agglomération toulousaine (TISSEO) a choisi de freiner le développement de la voiture individuelle et de doper les modes de transports doux et les transports collectifs afin de ne pas « asphyxier » la ville de Toulouse. Dans cette logique, que la FNAUT approuve, on se doit donc également d'agir en amont afin de ne pas alimenter un

flot de véhicules supplémentaires vers la capitale régionale. Réaliser des infrastructures routières plus performantes viendrait annihiler les efforts de TISSEO. D'un côté l'exploitant, pour rentabiliser l'autoroute incitera les automobilistes à utiliser leur voiture, de l'autre TISSEO va investir pour réduire l'usage de celle-ci. Il y aurait là une incohérence et un gâchis financier.

1-4 Un choix en porte-à-faux avec la loi sur l'air et le Grenelle de l'environnement.

De plus en plus inquiets de l'évolution climatique, les experts scientifiques préconisent une réduction des gaz à effet de serre de moitié voire d'un facteur quatre à moyen terme

d'ici 2050. Mais comment les réduire si on multiplie les autoroutes catalyseurs de trafic supplémentaire ?

1-5 Un mauvais exemple.

Le choix de l'autoroute Castres-Toulouse risque de relancer d'autres projets autoroutiers dans d'autres régions

(phénomènes d'appel d'air, « pourquoi pas nous ? »).

1-6 Le coût de l'autoroute.

Au delà du coût direct de construction il est souhaitable d'examiner les coûts indirects.

- Si les recettes du péage ne couvrent pas les frais de l'exploitant y aura-t-il des garanties de recettes couvertes par les collectivités ?

- Des aménagements nouveaux seront induits par l'autoroute.

L'augmentation du flot de véhicules risque d'entraîner des aménagements supplémentaires à Toulouse afin d'éponger le surplus de véhicules (saturation des parkings et du périphérique). Ajoutons les difficultés pour trouver des terrains disponibles.

1-7 Incidences sur la voie ferrée Castres-Toulouse

a) Sur la fréquentation des TER

Les efforts importants de la Région en faveur du rail (cf plan rail) risquent d'être fragilisés par une offre routière plus attractive (perte de recettes des TER Castres-Toulouse).

b) Sur le fret

La réalisation de l'autoroute risque de compromettre la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité susceptibles de reprendre le fret ferroviaire abandonné par la

SNCF. Différents statuts juridiques (opérateur privé, régie, EPIC, convention ...) peuvent répondre à cette nécessité réclamée par des entreprises. A titre d'exemple la Régie Départementale des Bouches du Rhône (RDT 13) exploite plusieurs lignes de fret et vient de reprendre la ligne de 12 km Cazouls-les-Béziers Colombiers pour le compte du Département de l'Hérault. Ce département économise 40% sur les tarifs fret SNCF avec un service de meilleure qualité.

1-8 Aménagement du territoire

Contrairement aux idées reçues il n'y a pas corrélation entre développement routier et activité économique. La région Nord - Pas de Calais est très bien pourvue en autoroutes et voies express mais sinistrée économiquement. De plus la Cour des Comptes note « que les autoroutes accélèrent les déséquilibres territoriaux et accentuent la polarisation du territoire ». Ainsi l'agglomération toulousaine risque d'aspirer un peu plus l'activité des villes moyennes satellites comme Castres. A noter que l'absence d'autoroute n'a pas empêché les laboratoires Fabre de se développer.

L'autoroute risque également d'aggraver le mitage de l'espace rural, phénomène qui coûte cher en voirie et réseaux divers. La difficulté pour organiser les transports dans ces zones d'habitats diffus a pour conséquence un taux de motorisation élevé, souvent deux à trois voitures par foyer, ce qui augmente encore la circulation et donc les nuisances.



2 L'alternative à l'autoroute : le rail

2-1 Rattraper un retard flagrant

Le rail n'a pas bénéficié d'investissements conséquents depuis de nombreuses années, contrairement à la route. Certaines lignes sont même menacées de fermeture si de gros chantiers ne sont pas engagés. Par mesure d'équité et de rééquilibrage entre la route et le rail il est impératif d'inverser cette

tendance et de redonner toute sa place au rail. Le moment est d'autant plus favorable qu'il est vital de réduire l'empreinte écologique. Le Grenelle de l'environnement favorise ce choix.

2-2 Développer le trafic dans le quart nord-est de la Région.

a) Les voyageurs

L'axe ferroviaire Castres-Toulouse bénéficie actuellement de gros investissements d'infrastructures afin de faire face à l'accroissement du trafic. De plus sa partie commune Toulouse Saint Sulpice avec les autres lignes de Capdenac et Albi Rodez va être mise à double voie, hors tunnels, permettant un meilleur débit de la ligne et un temps de parcours réduit. La section Toulouse Saint Sulpice devra néanmoins être mise à double voie intégralement à moyen terme pour améliorer encore le débit et obtenir une vitesse optimale.

L'arrivée à Toulouse Matabiau, pôle d'échange multimodal, offre aux passagers de nombreuses possibilités de dessertes urbaines, péri-urbaines, régionales et nationales.

Une meilleure desserte des gares (parcs de stationnement

pour les voitures et les deux roues, itinéraires de rabattement facilités, en particulier par des pistes ou bandes cyclables) devra rendre l'utilisation du train encore plus attractive. Rappelons que le stationnement à Toulouse est difficile et coûteux.

b) Le fret

A l'exemple de la Suisse, le fret ferroviaire devra être développé. Des opérateurs de proximité peuvent se substituer aux carences de la SNCF. De nombreuses techniques permettent une adaptation de l'offre fret à chaque utilisation, wagons classiques ou spécialisés, porte-conteneurs, porte-remorques routières etc.





2-3 Réduire les coûts supportés par la collectivité.

Le chemin de fer contrairement à la route offre une sécurité quasi-parfaite et un taux de pollution très faible par passager ou par tonne transportés. Rappelons que l'augmentation des maladies respiratoires et cardio-vasculaires est directement liée à la pollution automobile. Les lignes pouvant être électrifiées n'émettent pas de gaz à effet de serre. Ainsi les lignes vers Albi et Castres pourraient être électrifiées. A l'instar de Rennes Saint Malo certains TGV pourraient être prolongés de Toulouse à Albi ou Castres (la ville de Saint-Malo et son agglomération ont sensiblement le même nombre d'habitants et des distances équivalentes avec les métropoles régionales). Le coût de l'infrastructure est intégré dans le prix de revient

contrairement au transport routier. La réglementation est appliquée rigoureusement contrairement au transport routier où le taux de fraude est de 30% (temps de conduite, surcharge, non respect du code de la route) d'après le Conseil National des Transports.

Le rail est économe également dans son emprise au sol, notamment en terrains agricoles et s'insère mieux dans le paysage. Il écoule sur un espace restreint un trafic très supérieur à la route contrairement à celle-ci gourmande en espace.

Le rail s'adapte très facilement au transport de masse.



Le développement massif des transports en commun, notamment du rail, permettra un report modal de la route vers ceux-ci tout en répondant à l'urgence environnementale et climatique.

Ainsi la réalisation de l'autoroute Castres-Toulouse devient inutile.

Rappelons d'ailleurs que le Président de la République, en conclusion du Grenelle de l'environnement, avait déclaré que seule la construction de contournements d'agglomérations était raisonnable, ce qui n'est pas le cas de l'autoroute de liaison Castres-Toulouse.

Citons enfin la loi Grenelle 1 « les procédures de décision seront révisées pour apporter la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable ». Manifestement, le renforcement des relations ferroviaires entre Toulouse et Castres est moins coûteux et plus respectueux des contraintes environnementales que la construction d'une autoroute.

