

LA FEDERATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

> CONTACT

Ce cahier d'acteurs est présenté par la **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)**, qui rassemble 150 associations locales et 35 000 membres.

A la fois association de consommateurs et association de défense de l'environnement, la FNAUT s'efforce de promouvoir le droit au transport public pour tous, la sécurité des déplacements, un cadre de vie sain et agréable, un aménagement rationnel du territoire, c'est-à-dire un développement durable et responsable.

Les trafics routiers, stimulés sans cesse par de nouvelles infrastructures, engendrent des coûts écologiques et sociaux insupportables : un rééquilibrage au profit des modes non motorisés, des transports collectifs, du rail et de la voie d'eau est nécessaire.

FNAUT

32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris
Courriel : contact@fnaut.org
Internet : <http://www.fnaut.asso.fr>

A 51

A 51 : UNE GRANDE ILLUSION, UN PROJET ANACHRONIQUE

Le but de cette contribution n'est pas de comparer les efficacités techniques ou les impacts environnementaux des tracés possibles d'une autoroute A 51 ou des scénarios d'aménagement des RN 75 et 85, mais d'évaluer l'opportunité de tels investissements en répondant aux questions suivantes :

- 1 L'augmentation de la capacité routière peut-elle fluidifier durablement le trafic ?
- 2 Une desserte autoroutière peut-elle stimuler l'économie des régions traversées ?
- 3 Quel est son impact sur la répartition des activités et de l'habitat ?
- 4 Les prévisions de trafic sont-elles fiables ?
- 5 Quelle est la meilleure utilisation possible de l'argent public pour faciliter les déplacements sur l'axe alpin nord-sud ?

Dans cette réflexion, la FNAUT s'appuie sur l'expérience acquise dans d'autres régions françaises et sur les analyses de responsables politiques et économiques. Elle se situe dans une perspective à long terme.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission
particulière

du débat public

Liaison Grenoble-Sisteron

1

L'illusion de la fluidité

Tout accroissement de capacité routière génère des besoins nouveaux de déplacement, donc un trafic nouveau. Comme l'explique la DDE de la Gironde : "l'offre crée la demande ; une nouvelle route ne règle pas le problème, on gagne quelques années avant d'atteindre de nouveau la saturation".

La Direction des Routes a fait construire l'A 75 Clermont Ferrand - Béziers pour soulager l'A 7 mais prévoit déjà son engorgement : elle maintient le projet parallèle A 51 et la transformation de la RN 88 Lyon-Toulouse en voie express, et envisage même une autoroute transardéchoise A 79. Selon André Tameza, président de l'association pour la Route des Estuaires, "cet axe est à peine achevé qu'apparaît la saturation des périphériques de Rennes, Nantes et Bordeaux".

Chaque projet routier en entraîne d'autres. La réalisation de l'A 51 implique celle de l'A 48 Ambérieu-Bourgoin, d'une traversée de la cuvette grenobloise et, au sud, des barreaux autoroutiers Peyruis-Digne et Manosque - Saint Maximin. Il y a toujours un "maillon manquant".

En définitive, plus on en fait, plus il faut en faire. Mais l'espace disponible est de plus en plus rare et les infrastructures nouvelles de plus en plus coûteuses et agressives pour l'environnement (rocares et tunnels urbains, autoroutes de montagne).

On justifie souvent la construction d'autoroutes par la nécessité d'amé-

liorer la sécurité routière. Mais si, depuis 2002, le nombre de tués sur les routes a diminué de 30%, c'est parce que l'Etat en a enfin eu la volonté politique, non parce que le réseau autoroutier s'est étoffé soudainement !

2

Le mythe de l'enclavement

Le célèbre géographe Raoul Blanchard (1877-1965) s'étonnait de la vitalité industrielle de Grenoble malgré le handicap de son enclavement au milieu des montagnes du Dauphiné. Il concluait à l'influence primordiale des facteurs humains sur le développement économique.

Bien des études, dont un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées (1992), ont montré qu'aucun lien automatique ne peut être établi entre vitalité économique et autoroutes. De bons accès routiers ne créent en effet ni les matières premières, ni les sources d'énergie, ni la main d'oeuvre qualifiée ou l'environnement scientifique et technique qui attirent les entreprises.

Le taux de chômage de l'agglomération de Valence, parfaitement desservie par la route, le rail et la voie d'eau, est supérieur à la moyenne de Rhône-Alpes. La bonne desserte d'Avallon par l'A6 ou de Brioude par l'A75 n'a pas empêché leur déclin économique. A l'inverse, le dynamisme des régions de Cholet, Oyonnax et Ganges-Le Vigan s'est manifesté

malgré des dessertes routières médiocres. Il y a donc des autoroutes sans développement et du développement sans autoroute.

L'office fédéral suisse du développement territorial vient de montrer que, même dans les communes qui ont le plus bénéficié de l'A 7, on n'observe ni effets directs sur les entreprises ni impact significatif sur les principaux indicateurs socio-économiques (emploi, revenus, nombre d'habitants). L'Institut Supérieur d'Etudes Internationales de Genève le confirme : "le bitume coule à flots dans les régions considérées comme "en retard" par l'Union Européenne, selon laquelle la croissance en est accélérée. Mais des dizaines d'études conduites par des observateurs impartiaux ne trouvent rien de tel".

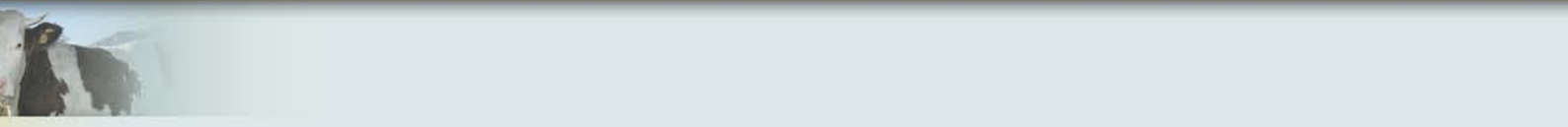
3

Les effets territoriaux de l'autoroute

Derrière les soi-disants bienfaits du "désenclavement" se cache une autre réalité : l'autoroute n'irrigue pas, elle assèche.

➤ L'autoroute permet de rouler très vite mais offre peu de sorties, elle canalise le trafic. Les touristes foncent vers leur destination finale, sans s'attarder dans les commerces et l'hôtellerie des localités riveraines.

➤ Une autoroute peut aussi vider un territoire au profit du voisinage des échangeurs, une crainte exprimée par Robert Vitrat, président de la CCI du Lot : "nous devons veiller



à ce que l'attrait de l'A 20 ne tarisse pas les projets destinés à revitaliser l'ensemble du département”.

➤ L'autoroute met brutalement en contact les petites villes avec les grandes, qui les aspirent en offrant à leurs habitants des emplois, des commerces et des services plus attractifs et aisément accessibles.

En Basse Normandie, selon l'INSEE, l'exode du petit commerce rural s'est accentué depuis la création de la voie express Bayeux-Isigny. Le bocage de Flers, à l'écart des grands axes routiers, a mieux conservé ses commerces.

La Cour des Comptes (juin 1999) le confirme : “une autoroute aboutissant à un grand centre urbain peut avoir un effet de pompe vidant peu à peu les zones voisines, les autoroutes accélèrent les déséquilibres territoriaux et accentuent la polarisation du territoire”.

Pour Dominique Chambon, vice-président de la CCI Rhône-Alpes, “la vallée du Rhône, entre Vienne et Montélimar, risque de passer sous l'influence de Lyon, Grenoble et Avignon, qui tendent à absorber entreprises et main d'œuvre”.

➤ Autre effet déjà observé au sud de Grenoble : l'autoroute induit un étalement urbain diffus, source de trafic automobile quotidien, donc de congestion et de nuisances. Le Trièves sera atteint à son tour quand il sera à 20 minutes de Grenoble par l'A 51.

➤ Enfin l'autoroute a enfin un effet désastreux sur l'environnement naturel (coupures, mitage et bana-

lisation des paysages), qui pénalise à terme le tourisme vert de plus en plus apprécié des citoyens.

4

Des prévisions de trafic contestables

Les prévisions de trafic du ministère de l'Équipement ne sont pas fiables. La Cour des Comptes a explicitement mis en cause les modèles qui permettent de les établir, notant par ailleurs que “ces perspectives sont difficilement compatibles avec un développement durable”.

Il est impossible de prédire l'évolution du trafic à l'horizon 2020-2025. En effet, une *prévision* ne peut que reposer sur une extrapolation des tendances passées et l'utilisation de *modèles*, elle ne peut intégrer les ruptures possibles ou souhaitables.

On a au contraire besoin d'un effort de *prospectivité* basé sur des *scénarios*, car le scénario “au fil de l'eau”, sans être exclu, n'est pas le plus probable. L'effet de serre menace gravement notre avenir et une crise pétrolière majeure se profile. Ces deux phénomènes peuvent susciter des réorientations politiques fortes et provoquer l'introduction d'une taxation écologique des carburants s'ajoutant à l'augmentation du prix du pétrole. Comment savoir si le prix du baril de pétrole sera de 50, 100 ou 200 dollars dans 20 ans ? Or ce prix aura une incidence décisive sur l'intensité du trafic.

5

Quelles alternatives à l'A 51 ?

La FNAUT ne peut que confirmer son opposition à l'A 51, formulée dès l'émergence du projet en 1987. L'A 51 est le “canal Rhin-Rhône des Alpes” : inutile, dangereuse, ruineuse.


➤ Si le trafic nord-sud continue à croître, l'A 51 ne pourra fluidifier durablement le trafic sur l'ensemble de l'axe Dijon-Grenoble-Marseille. Dans le cas contraire, elle est surdimensionnée.

➤ L'A 51 est un projet totalement inadapté aux réalités alpines et incompatible avec un “développement durable”.

➤ Le coût du dispositif A 48 + traversée de Grenoble + A 51 + barreaux complémentaires, comparable à celui du TGV-Est, est prohibitif. Selon le ministère de l'Économie : “sur les nouveaux tronçons autoroutiers, les trafics sont faibles, les coûts de construction élevés, les rentabilités financières dégradées, les besoins d'argent public importants”. La Direction du Budget ajoute ce commentaire, valable aussi pour l'A 51 : “la réalisation de l'A 89 se fera au détriment d'autres projets : transport collectif, éducation ou soutien à l'emploi”.

Les alternatives proposées par la FNAUT concernent d'abord la liaison interrégionale Grenoble-Marseille.

➤ Des travaux sont nécessaires sur les RN 75 et 85 pour améliorer la sécurité et limiter les nuisances subies par les riverains, mais ils doivent



être réduits au strict minimum afin de limiter la dépense et d'éviter une augmentation trop forte, quasi-automatique, de la capacité.

L'amélioration de la sécurité ne doit pas servir de prétexte à des travaux excessifs : les petites routes sinueuses ne sont pas les plus dangereuses. En Corse, la plupart des accidents ne surviennent pas sur des routes de montagne, mais sur les routes les mieux aménagées telles que la RN 198, ligne droite de 150 km qui longe la côte Est.

➤ Il faut sans attendre investir sur le rail : moderniser les lignes Grenoble-Veynes-Marseille et l'antenne Saint Auban-Digne-Nice, électrifier la ligne Chambéry-Grenoble-Valence et raccorder cette ligne à la LGV Méditerranée.

Pour les trafics nord-sud à longue distance aussi, une approche radicalement nouvelle est nécessaire, car on ne peut aborder les problèmes de 2025 avec les idées de 1960. Habituellement, face à des difficultés de circulation, on élargit les routes au

plus vite et, pour le rail, on réfléchit, on "envisage" des travaux "à long terme". Il faut renverser cette logique à courte vue, et mettre en œuvre, selon le modèle suisse, toutes les mesures réglementaires et fiscales susceptibles à la fois de calmer la demande routière et de financer et rentabiliser les investissements ferroviaires indispensables tels que le contournement ferroviaire de Lyon.



L'exemple de l'A 75 (Clermont-Ferrand / Béziers)

Qui sème des autoroutes récolte du trafic. Depuis l'ouverture de l'A 75, le trafic a augmenté et le maire de Clermont-Ferrand réclame un contournement autoroutier : "le bouchon de Millau a sauté, mais celui de Clermont est apparu".

Le maillage routier est un processus sans fin. Selon René Souchon, maire d'Aurillac : " pour que l'A 75 puisse irriguer la région, il faut construire d'autres routes : Aurillac est à 70 km de l'A 75 et reste isolée".

Les autoroutes favorisent les grandes villes. Citons encore le maire d'Aurillac : "Clermont-Ferrand va devenir une plateforme logisti-

que, l'effet de l'A75 est très positif. Mais une autoroute peut amener le meilleur comme le pire, elle peut signifier ailleurs l'exode des populations". Selon la Cour des Comptes, "les grands bénéficiaires de l'A 75 ont été les très grandes surfaces commerciales proches de Clermont-Ferrand".

Les autoroutes provoquent l'étalement urbain. Depuis la mise en service de l'A 75, des habitants de Montpellier migrent vers Clermont l'Hérault et Pézenas, à 20 minutes de Montpellier en voiture. Plus au nord, à Saint Flour, les résidences secondaires se multiplient et mitent le paysage.