

Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 33



JUILLET 2006

LES ASSOCIATIONS DU MONT BLANC

Bien que ce débat soit limité géographiquement, il est indéniable qu'en matière de transports, les régions ne peuvent pas être dissociées. C'est la politique des transports nationale et même européenne qui dicte les situations locales, telle que la circulation des poids lourds internationaux au pied du Mont-Blanc.

Question de chiffres

LA RÉPARTITION VL/PL : DES CHIFFRES QUI NE REFLÈTENT PAS LA RÉALITÉ

Les chiffres du dossier, de 80% de véhicules légers pour 20% de poids lourds, sont un simple comptage des véhicules en un point donné. Ils masquent la réalité des impacts de la circulation des poids lourds :

- 5% des PL représentent à eux seuls 40% des tonnes/km transportées en France (ADEME) ;
- 50% des émissions de gaz à effet de serre sont émises par les camions (chiffre annoncé par les représentants de l'État) ;

• Les moteurs diesels sont la première source d'émission de particules fines (PM₁₀) hautement nocives à la santé (300 000 décès annuels en Europe selon l'étude CAFE) ;

- Un PL produit une pollution sonore 15 fois plus importante que celle d'une voiture (DDE) ;
- Une usure des routes démesurée (1 PL = 100 000 voitures) ;
- Un espace occupé équivalant à 5 voitures.

UNE SITUATION AGGRAVÉE PAR LA PRÉSENCE DE PENTES

Un poids lourd de 40 t consomme 20 à 25 litres/100km de carburant supplémentaire par pourcentage de rampe (INRETS). Les

solutions routières par l'Ardèche (piémontaise) ou les Alpes (A51) auraient de fortes incidences sur les émissions de GES.

CONTACTS ARSMB

Association pour le Respect
du Site du Mont-Blanc
Maison de la Montagne,
74400 CHAMONIX
www.arsmb.com

CPVH

Comité de Préservation
du Village des Houches
40, ch. Pierrier de la Croix
74310 LES HOUCHES
www.ifrance.com/cpvh

ABS

Association du Bassin de Servoz
Le Vieux Servoz
74310 SERVOZ

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports



Les maux dont souffre la Haute-Savoie sont liés à la politique des transports nationale du tout-routier. Au delà du trafic local, le département est traversé par 3 000 camions par jour (pointes, juin 2006) se rendant au tunnel du Mont-Blanc. L'offre en transports en commun est maigre et, alors que les projets routiers avancent (A41 Annecy-Genève,

élargissement RN205...), l'offre en transports en commun régresse (suppression récente des trains de nuit St Gervais / Paris et Evian / Paris en semaine).

Conséquences locales de la situation actuelle :

- Une pollution atmosphérique qui atteint les seuils légaux et une dégradation de la santé ;
- Baisse de l'activité économique, dépendante

du tourisme, dans les vallées à fort trafic ;

- Délocalisations accrues dans l'industrie du décolletage de la vallée de l'Arve, depuis la réouverture du tunnel du Mont-Blanc ;
- Transports en commun inadaptés à la demande et accroissement de la circulation routière.

FRAGILITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORTS

La fluidité des transports ne tient qu'à un fil dans les Alpes. Le transport routier transalpin est concentré sur quelques passages. En

France : Vintimille, Fréjus, Mont-Blanc. En Suisse : Gothard. En Autriche : Brenner, Tarvisio. Lorsqu'un passage est fermé le report

sur les autres et sur plusieurs cols alpins est très difficile, pour les transporteurs autant que pour les vacanciers et les riverains.



Stockage des PL sur l'A40 en attente de pouvoir traverser le tunnel du Mont-Blanc 07/2005

PERCEPTION DU FONCTIONNEMENT FUTUR DU SYSTÈME

Toutes les décisions et les pratiques effectives montrent que la politique des transports restera ancrée en faveur de la route :

> Le secteur des transports,

bien qu'il soit celui où les émissions de GES progressent le plus vite, n'est pas soumis aux mêmes règles que le reste de l'économie : la route bénéficie d'investissements publics colossaux, les transporteurs de ristournes sur la TIPP et autres avantages. Le coût des incidences de cette activité sur la santé, l'environnement et la qualité de la vie n'est pas pris en charge par ses utilisateurs.

> Révision à la baisse

des objectifs du Livre Blanc européen sur les Transports (juin 2006).

> De nombreuses normes, règles et lois en vigueur ne sont pas appliquées

dans le secteur routier. Les conditions sociales sont en régression et les infractions sont devenues systématiques ces dernières années.

> Alors que les projets ferroviaires restent au stade embryonnaire,

les projets routiers continuent à progresser rapidement.

> Doublement du tunnel du Fréjus

Les États français et italien, sachant que l'opinion publique refuserait le doublement pur et simple du tunnel routier, ont annoncé hypocritement la construction d'une "galerie de sécurité" de 8 m de large, contre 4,5 à 5 m

selon les normes actuelles. Le tunnel du Mont-Blanc, qualifié par ses promoteurs de "tunnel le plus sûr du monde" depuis sa réouverture en 2002, possède une galerie de sécurité de 2 fois 1,60 m. Pourquoi 8 m au Fréjus, si ce n'est pour la circulation routière ?

> Promesses non tenues

Il existe un décalage flagrant entre les vœux pieux de la classe politique et la réalité de leurs actions, qui est très mal perçue par les citoyens, en particulier ceux qui subissent quotidiennement des nuisances routières et ceux qui sont inquiets face à la dégradation de l'environnement et aux changements climatiques.

Orientations souhaitées

1^{er} PILIER : LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Les transports de marchandises augmentent plus vite que la croissance économique. Cet accroissement profite à une minorité, au détriment de l'intérêt général et de la santé publique. D'autres facteurs doivent être pris en considération :

> Le tourisme offre à la France un excédent

de la balance des paiements de 10 milliards d'Euros et représente 975 000 emplois dans les seuls hôtels, cafés et restaurants. La France est le premier pays touristique au monde. Or, cette activité est très sensible aux nuisances.

> Le dynamisme des économies régionales doit être encouragé

Inciter à une consommation locale permettrait de réduire les distances parcourues tout en favorisant l'emploi en France (relocalisations).

2^e PILIER : LE PROGRÈS SOCIAL

Le développement non maîtrisé du transport conduit à une régression certaine sur plusieurs plans :

> Conditions sociales dans le secteur routier

Des contraintes de livraison de plus en plus strictes poussent les chauffeurs à rouler trop vite, trop longtemps et à réduire leur temps de repos. De nombreux transporteurs

compensent l'augmentation des prix des carburants par l'emploi d'une main d'oeuvre moins payée, voire illégale.

> Qualité de la vie

Il faut s'efforcer de réduire les effets néfastes des transports, puisque le bruit est la principale nuisance subie par les français (INSEE 2002).

> Santé

Le lien entre la pollution et certaines maladies, dont de nombreux cancers, notamment chez les enfants, n'est plus à démontrer. Une amélioration de la santé passe par une réduction de la pollution routière. 15% des décès dus à l'exposition aux particules (PM10) pourraient être évités par une réduction de seulement 5µg/m³ de PM10 (APHEIS).

3^e PILIER : LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Une diminution des transports est souhaitée par la majorité de nos concitoyens et un nombre croissant d'élus locaux. Elle est réalisable et indispensable, au regard des

graves menaces que font peser les transports sur notre avenir (réchauffement climatique). 74% des français pensent que la protection de l'environnement doit être une priorité par

rapport à la compétitivité économique (Eurobaromètre, février 2005).

"Mobilisation populaire à répétition en faveur de l'environnement"



Acceptation des mesures proposées par l'État

MOBILITÉ SOUTENABLE

Nous sommes favorables à ces mesures, en précisant qu'il faut rester réalistes face au potentiel des technologies nouvelles. Il faudra imposer des normes très strictes pour que les améliorations soient soutenues. Les constructeurs automobiles européens n'ont réussi

à abaisser les émissions de CO₂ de leurs moteurs que de 1% en 2005, dans le cadre d'un accord volontaire avec l'UE.

La réservation d'accès à l'autoroute pourrait être étendue aux cols et tunnels alpins pour le

transport de marchandises, selon la proposition de "bourse de transit" étudiée en Suisse. Il est aussi important de favoriser les cycles économiques courts. Au niveau des voyageurs, une mobilité multimodale est souhaitable (voir le système Mobility suisse).



REPORT MODAL

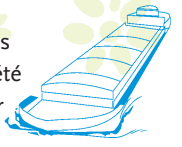
Nous soutenons les mesures ayant un coût faible ou moyen, car les avantages seront certains, pour un investissement acceptable. En ce qui concerne les nouvelles infrastructures à coût très élevé, elles devront faire l'objet d'études indépendantes et de concertation des populations. Ces infrastructures n'auront de sens que si elles sont intégrées dans une politique ambitieuse de transfert modal, qui rééquilibre la concurrence entre les modes. Sans cette condition, les nouvelles infrastructures n'auront qu'un effet minime. Il faut développer les modes maritimes et fluviaux, car actuellement, les 2/3 des conteneurs maritimes destinés à la France sont déchargés dans un port étranger.

Nous sommes demandeurs de l'application

en France d'une redevance PL, sur tout le réseau routier et pas uniquement sur les RN, pour éviter le contournement des voies payantes. La redevance PL a prouvé son efficacité en Suisse et en Allemagne :

- Diminution des transports à vide et des transports inutiles. Le nombre de trajets PL a diminué de 14% entre 2000 et 2005 en Suisse, même si le volume de marchandises transporté a augmenté ;
- Modernisation du parc (diminution de la pollution) ;
- Impact minime sur le prix aux consommateurs : +0,1% en Suisse, pour un niveau de tarification 2 fois plus élevé qu'en Allemagne ;
- Les financements dégagés peuvent

rembourser une partie des coûts portés actuellement par la société (santé, accidents) et développer les modes alternatifs.



La redevance pourrait être majorée en montagne, puisque les coûts externes de la route y sont 4 fois plus élevés qu'en plaine. Cette majoration pénaliserait avant tout les transports internationaux, puisque les Alpes et les Pyrénées sont des régions frontalières. Il faut enfin reconnaître que le pétrole est une denrée limitée qu'il faut cesser de gaspiller, afin d'éviter un choc brutal lié à l'augmentation soudaine de son prix. Augmenter le prix des carburants (en particulier du gazole) est une vraie solution pour réduire l'accroissement des transports et les rationaliser.

OPTIMISATION ET/OU CRÉATION D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Nous sommes fortement opposés à tout accroissement des capacités routières (4 dernières mesures). Il faut absolument cesser de favoriser ce mode. Développer la route est en totale contradiction avec la

promotion du report modal et revient à enterrer le rail.

En ce qui concerne la modulation des péages, il faudrait veiller à respecter le droit au sommeil

des riverains et des chauffeurs routiers et ne pas proposer des tarifs qui encouragent une augmentation du trafic nocturne. À noter que la circulation des camions est interdite la nuit en Suisse depuis 1932.

AUTRES MESURES NÉCESSAIRES ET RÉALISTES

- Annuler les avantages accordés aux entreprises de transports routiers : ristourne TIPP... ;
- Appliquer les lois en vigueur, par des contrôles systématiques des poids lourds ;
- Interdire l'utilisation des HFC, puissants GES, pour la climatisation des véhicules ;

- Former tous les chauffeurs de poids lourds à une conduite souple, plus sobre en énergie et information des citoyens à ce sujet ;
- Étiqueter les produits de consommation : information sur le total des kilomètres parcourus par un produit, ou son poids en émissions de CO₂. Cette pratique existe déjà en

Suisse où la provenance de chaque ingrédient entrant dans la composition d'un biscuit, par exemple, est précisée sur le paquet ;

- Informer aussi le consommateur du surcoût réel, en terme d'émissions de CO₂, d'une livraison en 24h et obligation de faire payer un coût supplémentaire pour cette option.

Conclusion

Les promesses ne sont plus suffisantes. Il faut aujourd'hui agir avec fermeté afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants nocifs à la santé. L'intérêt de tous doit être pris en compte afin de définir une politique des transports équilibrée, qui cesse d'être à l'avantage exclusif d'un seul secteur. Le succès du mode routier est dû en grande partie à son coût très faible pour l'utilisateur, alors que son coût pour la collectivité est considérable – et c'est sur ce point qu'il faut agir en priorité.