

# Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 41



## DARLY : POUR SE DÉPLACER AUTREMENT EN RÉGION LYONNAISE

**DARLY, coordination d'une trentaine d'associations sur la région urbaine de Lyon, est affiliée à la FNAUT (Fédération Nationale des associations d'Usagers des Transports) et à FNE (France Nature Environnement).**

Ce cahier d'acteur s'efforce de répondre aux exigences des trois "piliers" du développement durable,

à savoir :

**Profit** : croissance économique équitable, partagée entre individus et nations.

**Personne** : progrès social mondial.

**Planète** : respect de l'environnement, écologie ; planète vivable pour les générations futures.

Cela doit être respecté dans le cadre des Droits de l'Homme et de la Charte de l'environnement qui élève au rang constitutionnel "le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé".

C'est dans ce cadre global que doit être examiné le débat public sur la politique des transports.

### CONTACT

Bernard THIERRY  
6, Le mont Lory,  
69230 ST-GENIS-LAVAL

Tél. : 04 78 56 34 82  
Fax : 04 74 72 89 99  
darly@wanadoo.fr  
www.darly.org

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 transport dans le VRAL

Tel qu'il existe et qu'il croît, ce fonctionnement ne permet pas l'équilibre entre les 3 piliers, l'économie se développant au détriment du social et de l'environnement.

Cette croissance exponentielle de l'économie et des besoins énergétiques a donné naissance à un réchauffement climatique, devenu nouvel enjeu prioritaire. La France a d'ailleurs pris l'engagement de diviser par 4 (Facteur 4) ses émissions de gaz à effet de serre. S'ajoutent à ce problème de changement climatique, ceux de pollution, de bruit, de santé, d'effet de coupure, de biodiversité, de nuisances par l'ozone pour les humains et les végétaux, etc..

En ce qui concerne l'eau, le dossier du débat reconnaît qu'"un effort important reste à conduire sur les nouvelles formes de pollution" !

Pour la pollution de l'air, le chapitre "Situation en 2006" du dossier du débat, ne donne pas de réponse satisfaisante ; il se contente d'une surveillance, d'une information et d'une "gestion" des pics !

Rien sur l'ozone troposphérique qui atteint des niveaux nuisibles non seulement pour l'homme mais aussi pour les cultures et les forêts (Cf. documents du Conseil de l'air et de l'INRA) et dont les niveaux de fond ont augmenté de 30% en 10 ans ! Or, le réchauffement climatique ne peut qu'accentuer ce phénomène.

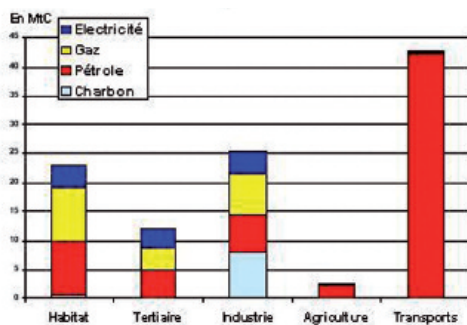
Les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique ont augmenté de 23% dans le secteur des transports en France entre 1990 et 2003 (source CITEPA)(1) et celles de CO<sub>2</sub> d'un tiers. Aucun des scénarios des études tant CETE + DGR que SETRA, ou que MTETM + CGPC(2) (rapport 2006-036-01) ne répond aux exigences du plan climat.

En Union Européenne, le pétrole, utilisé à 60 % pour les transports, (source Enerdata), est à l'origine des 2/3 des émissions de CO<sub>2</sub>. (voir : effet-de-serre.gouv.fr, Rapport de la MIES, et graphique 1)

Le graphique 2 montre que, en 2000, les transports émettaient déjà 1,3 fois plus que ce qui sera possible en 2050, tous secteurs confondus !

GRAPHIQUE 1

STRUCTURE DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> PAR ÉNERGIE ET PAR SECTEUR EN 2000



Le Plan Climat 2004 est constitué de mesures à prendre d'ici 2010. Ces mesures ne réussissent qu'à stabiliser les émissions, compte tenu de la croissance des transports. Elles permettent un gain 16,3 Mte CO<sub>2</sub>, mais la croissance des émissions est de 27,4 Mte CO<sub>2</sub> entre 2001 et 2010.

Aucun des scénarios présentés dans les diverses études issues du Ministère de l'Équipement(2) ne répond aux simples exigences du Plan Climat.

Or, à partir de 2010, il va falloir réduire de 3% par an les émissions. La loi de programme

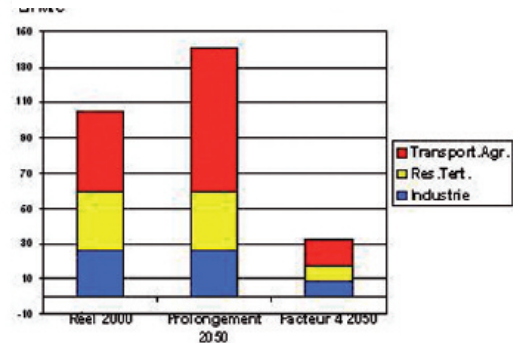
n°2005-781 fixant les orientations de la politique énergétique en fait une priorité. On ne pourra plus compter sur les mesures du Plan Climat, sensées être déjà en application. Il faudra trouver d'autres leviers.

En page 32, le dossier nous dit : "En moyenne annuelle, entre 1997 et 2004, le trafic a augmenté de 20% sur l'A7 et de 30% sur l'A9". Faut-il chercher à juguler cette progression ou y répondre, ce qui amènerait toujours plus de trafic ?

Constatons qu'en 35 ans Lyon en est à son 4<sup>ème</sup> contournement routier par l'Est (périphérique,

GRAPHIQUE 2

LE DIMENSIONNEMENT DU PROBLÈME



boulevard urbain est, A46, A432), et qu'un 5<sup>ème</sup> est envisagé (A48), mais qu'il n'y a toujours pas de contournement ferroviaire : on peut s'interroger sur les volontés politiques et les lobbies.

Le dossier du débat nous dit, page 92, "l'augmentation des trafics entraîne, malgré les progrès de la technologie, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, en contradiction avec les volontés de réduction forte affichées par le gouvernement (division par 4 des GES d'ici 2050)."

Dans ces conditions, la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport VRAL ne peut être qu'inquiétante, "la mobilité étant jusqu'ici considérée comme un pilier de la croissance".

Cf. Rapport thématique "Mobilité, transport et environnement".

# Orientations souhaitables pour remédier à cet état de fait

## LES MESURES PRÉSENTÉES AU DÉBAT PUBLIC

Elles sont basées sur des scénarios déjà caducs :

• **Le rapport CGPC 2006-036 (2)** : seul un scénario sur 4 estime le prix du baril en 2050 au dessus de son cours actuel. Or, ce scénario, avec un baril à 120 \$ majoré d'une taxe carbone de 60 \$, pronostique encore un doublement des déplacements longue distance et sa baisse d'émission de CO<sub>2</sub> n'est que de 37% !

• **L'étude DGR-CETE (2) pour le VRAL** présente 8 scénarios dont 6 sont déjà caducs, car basés sur un baril à 60 \$ en 2020 !

Même avec le scénario le plus volontariste de réduction à 140, puis 120 gr de CO<sub>2</sub>/km, on a encore en 2020 un taux de CO<sub>2</sub> émis identique à celui de référence de l'année 2000. En effet, les VL sont à l'origine de 87% du kilométrage et de 48% des émissions, (contre 51% en 2000). Or le respect du

Facteur 4 exige une diminution de 25% d'ici 2020, ce qui semble d'ailleurs insuffisant si l'on veut arriver à 75% en 2050.

Et il faut se rappeler la **Loi de Pareto**, dite aussi Loi 80-20, ou Loi ABC : ce sont les premiers efforts qui coûtent le moins et qui donnent le maximum de résultat ; les gains suivants demandent de plus en plus d'efforts.

## LES ORIENTATIONS SOUHAITABLES

Des pistes existent le rapport "Mobilité, transport et environnement" du MEDD (3), la synthèse "Évaluation des politiques publiques territoriales au regard des changements climatiques" du PREDIT / RAC / ADEME (4) et le rapport 3021 de l'Assemblée Nationale d'avril 2006. Ce dernier, page 129, nous dit : "Ne pas doubler les autoroutes nord-sud".

N'engageons aucune action qui accroîtrait l'offre routière, que ce soit sur les programmes déjà inscrits au CIADT du 18 décembre 2003 (5) ou sur les propositions dans le cadre du débat public ; il est indispensable de décider un moratoire sur tous les projets d'infrastructures routières et autoroutières.

**Il faut :**

> **Mettre en application urgente toutes les mesures du Plan Climat,**

tout en sachant que, si elles permettent de plafonner l'effet de serre, elles ne maîtrisent pas la croissance de la mobilité ;

> **Remettre en état le réseau ferré national**

(voir rapport d'audit de l'école polytechnique de Lausanne). Ce point important n'est pas cité dans la famille des actions concernant le développement du mode ferroviaire. Cela signifie : remettre très vite en état les infrastructures dégradées, rouvrir les lignes fermées, électrifier tout le réseau RFF, diminuer le péage des sillons sur toutes les lignes périurbaines, y développer le tram-train là où la taille des agglomérations le rend pertinent ;

> **Réduire les vitesses maximales sur routes à 80km/h et sur autoroutes à 120km/h pour les VL et à 80km/h pour les PL** c'est la vitesse la plus économique (graphique 3) ;

> **Favoriser prioritairement** les transports ferroviaires, fluvio-maritimes et le cabotage.

• réaliser tous les travaux ferroviaires et fluviaux prévus dans le dossier du débat ;

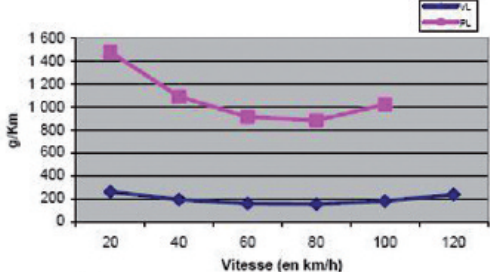
> **Suivre les recommandations et suggestions :**

• politique de rationnement ou péage en milieu urbain, instauration pour les PL d'un péage kilométrique sur routes et autoroutes (RPLP) ou intégration dans la TIPP ;

• taxe carbone, augmentation des tarifs sur l'ensemble du réseau routier, prise en compte du critère effet de serre dans toutes les politiques de transport ;

• réintroduction de la vignette pour les véhicules les plus polluants ;

ÉMISSION UNITAIRES DE CO<sub>2</sub> VL ET PL



Source : COPERT III

GRAPHIQUE 3

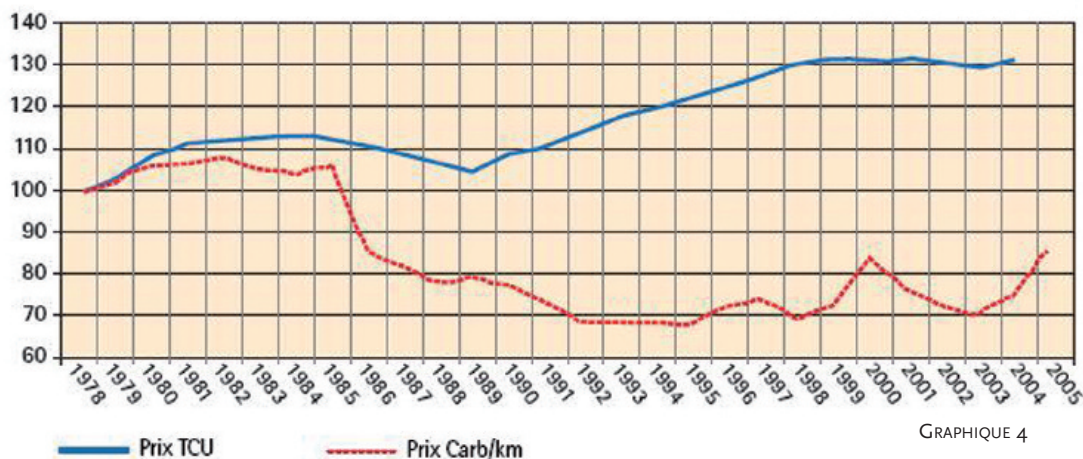


## > Rendre aux transports collectifs leur compétitivité :

En effet, la diésélisation du parc et la baisse de consommation des véhicules a diminué le

coût kilométrique du carburant, tandis que les transports collectifs voyaient leur prix augmenter (graphique 4).

ÉVOLUTION DU PRIX DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS ET DU COÛT KILOMÉTRIQUE DU CARBURANT AUTO EN FRANCE  
(UNITÉS : INDICE BASE 100 EN 1978)



GRAPHIQUE 4

Source INSEE, indice des prix des services de transports sur 40 ans pour les TCU et calculs INRETS pour le carburant auto à partir des prix publiés par le Comité Professionnel du Pétrole

## > Chiffrer de façon plus réaliste les gains que peut apporter la biomasse,

en prenant en compte :

- l'énergie nécessaire pour la production des biocarburants ;
- la baisse des rendements agricoles liés aux changements climatiques et à l'ozone ;
- la baisse des surfaces cultivables due à l'artificialisation des sols.

## > Mieux cerner les autres solutions technologiques, à savoir :

- la valorisation du courant de nuit pour

charger les batteries des véhicules à ses limites. Actuellement la consommation énergétique du parc routier est de 52 Mtep, tandis que la production finale d'énergie électrique française est de 34 Mtep. (sources CITEPA)(1) ; une étude sérieuse et un bilan sont nécessaires.

• le refroidissement des centrales nucléaires par les cours d'eau à ses limites : fonte des glaciers alpins et changement climatique vont accentuer les périodes d'étiage estival. (en 2003, nous avons frisé la catastrophe). Les futures centrales nucléaires ne seront-elles qu'en bord de mer ?

• l'hydrogène est pour l'instant, à 95%, un dérivé des produits pétroliers; s'il fallait le produire à partir de l'électricité nucléaire et en

assurer la distribution, il faudrait 50 centrales nucléaires pour couvrir les besoins de 20% seulement des transports : on nage dans l'utopie !

**Le Rapport de mission "La division par 4 des émissions de CO2 en France d'ici 2050", de mars 04, pourtant très optimiste sur les points ci-dessus, nous dit que "Les scénarios de facteur 4 supposent une réduction de la mobilité de 20%".**

C'est là l'orientation principale non seulement souhaitable mais incontournable à mettre en exécution d'urgence, en préparant population et lobbies.

## Conclusion

Dans ce contexte, les mesures proposées par l'État concernant les nouvelles voiries autoroutières ne sont pas acceptables. Elles sont incompatibles avec la Loi de programme 2005-781 citée plus haut.

En effet, une fois que les mesures préconisées par le Plan Climat auront été mises en œuvre et ce avant 2010, comment réduirons-nous encore de 3% par an les émissions des transports.

Il nous faudra réduire notre mobilité et instaurer des régimes et réglementations qui réduiront celle des marchandises.

**Dans ces conditions, il devient inutile de vouloir développer un réseau autoroutier plus perfectionné, mais les alternatives prennent une dimension d'urgence.**

(1) CITEPA = Centre Interprofessionnel

Technique d'Etude de la Pollution Atmosphérique

(2) Etudes CETE+DGR ( Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement + Direction Générale des Routes),

SETRA (Service d' d'Etudes Techniques des Routes & Autoroutes), MTETM+CGPC ( Ministère des transports...+ Conseil Général des Ponts & Chaussée)

(3) MEDD = Ministère de l'Environnement et du Développement Durable

(4) PREDIT+RAC+ADEME= programme de recherche et d'innovation pour les transports terrestres + Réseau Action Climat + Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

(5) CIADT = Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du territoire