

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 29



FÉDÉRATION NATIONALE
DES ASSOCIATIONS D'USAGERS
DES TRANSPORTS

Politique des transports : une réorientation indispensable

L'État s'inquiète de la congestion des infrastructures routières de l'axe VRAL. Il propose un ensemble de mesures susceptibles de maîtriser les trafics routiers et d'en reporter une part sur les autres modes de transports. Cependant un accroissement massif des capacités routières est toujours envisagé.

Mais est-ce en mettant en place un quadrillage routier et autoroutier de plus en plus fin qu'on viendra à bout de la congestion et qu'on facilitera les déplacements de tous ? Est-il réaliste d'encourager encore la circu-

lation routière alors que le prix du pétrole ne cesse d'augmenter et que le risque climatique s'accroît ?

Les trafics routiers engendrent des coûts économiques, environnementaux et sociaux insupportables : un report sur les transports collectifs urbains d'une part, du rail et de la voie d'eau d'autre part, est impératif. On ne peut se contenter d'apporter des correctifs modestes à la politique actuelle des transports : c'est une remise en cause plus fondamentale qui est nécessaire et urgente.



La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports rassemble 200 associations locales et plus de 40 000 membres : piétons, cyclistes, personnes handicapées, usagers des transports urbains, du train, de l'autocar ou de l'autopartage, familles de victimes d'accidents de la circulation, riverains de grands axes routiers ou d'aéroports.

À la fois association de consommateurs et association de défense de l'environnement, elle s'efforce de promouvoir le droit au transport public pour tous, la sécurité des déplacements, un cadre de vie agréable et respectueux de la santé, un aménagement rationnel du territoire, une réduction des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

CONTACT
FNAUT

32, rue Raymond Losserand,
75014 Paris

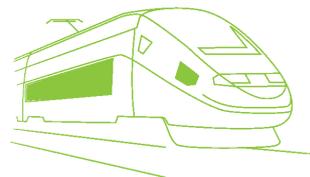
contact@fnaut.org,
<http://www.fnaut.asso.fr>

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Une politique basée sur des mythes



LE MYTHE DE L'EXPLOSION DU TRAFIC

Les experts de l'État prévoient que les trafics vont augmenter de 40% d'ici 2025 et que la route conservera un rôle prépondérant. Dans son rapport sur le système autoroutier (juin 1999), la Cour des Comptes a bien mis en relief les limites d'une telle démarche. En effet, une prévision ne peut que reposer sur une extrapolation des tendances passées et l'utilisation de modèles validés par l'expérience, elle ne peut intégrer les ruptures possibles ou souhaitables. Comment d'ailleurs l'État peut-il se baser, pour évaluer les trafics futurs, sur un prix du baril de pétrole de 60 dollars en 2025, alors qu'il atteint déjà 70 dollars en 2006 ? On ne peut donc déduire de la hausse prévue du trafic que les infrastructures routières devront inéluctablement être renforcées.



LE MYTHE DE LA FLUIDITÉ

Toute amélioration de la voirie induit un trafic nouveau. Mais les véhicules routiers ont un défaut majeur : ils sont encombrants. Selon la DDE de la Gironde : *«une nouvelle route ne règle pas le problème, on gagne quelques années avant d'atteindre de nouveau la saturation»*.

Plus on en fait, plus il faut en faire, c'est un cercle vicieux : on est toujours ramené au problème précédent mais en plus difficile, car l'espace disponible est de plus en plus rare et les infrastructures "nécessaires" sont de plus en plus coûteuses et destructrices de

l'environnement (rocares et tunnels urbains, autoroutes de montagne).

Il est d'ailleurs révélateur que l'État propose de nouvelles infrastructures routières tout en supposant réalisés les nombreux projets routiers décidés par le CIADT fin 2003.

LE MYTHE DE L'ENCLAVEMENT

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 dessertes routières. 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 géographe Raoul Blanchard (1877-1965)

s'étonnait déjà de la vitalité industrielle de Grenoble malgré le handicap de son "enclavement" au milieu des montagnes, et il concluait à l'influence primordiale des facteurs humains sur le développement économique.

LE MYTHE DU DÉSENCLAVEMENT

Derrière les soi-disant bienfaits du désenclavement se cache une autre réalité : l'autoroute n'irrigue pas, elle assèche. Elle permet de rouler très vite mais canalise le trafic. Elle banalise l'environnement naturel et pénalise le tourisme vert. Elle met

brutalement en contact les petites villes avec les grandes, qui les aspirent en offrant à leurs habitants des emplois, commerces et services plus attractifs et aisément accessibles. Selon la Cour des Comptes, *«les autoroutes accélèrent les déséquilibres territoriaux et*

accentuent la polarisation du territoire». Enfin l'autoroute induit un étalement urbain diffus, source de trafic automobile quotidien, de congestion et de nuisances : l'autoroute des Cévennes aurait cet effet au nord de Montpellier et Béziers.

LE MYTHE DE LA ROUTE RENTABLE

Les milieux politiques admettent généralement que les travaux routiers sont rentables. Le transport routier serait indispensable au développement en raison de sa souplesse inégalable, ses incidences sur l'environnement local étant sans gravité et pouvant encore être minimisées.

Une telle affirmation fait l'impasse sur un ensemble de coûts économiques, écologiques et sociaux de la route : congestion, pertes économiques et dépenses de santé liées aux accidents et aux nuisances, gaspillages d'espace et étalement urbain, dérentabilisation du transport collectif et du

rail, poids financier des importations de pétrole et des premières conséquences du dérèglement climatique. La route ne réussit que parce que ces coûts sont assumés par la collectivité, c'est-à-dire parce qu'elle est subventionnée.



LE MYTHE DE LA TECHNOLOGIE

Bien des décideurs pensent que le progrès technologique permettra de réduire les nuisances routières et les émissions de gaz à effet de serre. Serge Lepeltier, alors ministre de l'Écologie, affirmait ainsi : "le transport collectif n'est qu'une solution marginale au problème du

climat. Pour éviter la pollution de la voiture et du camion, il faut utiliser la technologie".

Mais le pari est risqué : on ne passe pas si aisément d'un prototype innovant à un produit industriel fiable et d'un coût acceptable par le consommateur. D'autre part l'introduction de

nouvelles technologies n'est pas exempte d'effets pervers : c'est le cas des biocarburants. Enfin les progrès en matière de consommation sont en partie annihilés par l'augmentation de la masse des voitures, la généralisation de la climatisation et la croissance du trafic.

L'efficacité sous-estimée de la panoplie alternative à la route

UN SCEPTICISME INJUSTIFIÉ

Affirmer que les modes alternatifs à la route peuvent devenir assez efficaces pour désengorger significativement la route suscite toujours un certain scepticisme. Le lobby routier affirme ainsi que les différents modes de transports ne sont pas des vases communicants, chacun d'eux ayant une fois pour toutes sa clientèle spécifique. L'expérience montre au contraire que des reports de trafics s'effectuent si les conditions

de concurrence entre modes sont modifiées par des investissements nouveaux, un changement de qualité de service, une évolution de la réglementation ou de la tarification. On a pu ainsi observer depuis vingt ans un basculement rapide du trafic aérien intérieur sur le TGV et, plus récemment, une croissance rapide du trafic TER au détriment de l'usage de la voiture.

Il faut noter d'autre part que la panoplie des modes alternatifs à la route dispose d'énormes possibilités, inexploitées ou peu exploitées, en France faute d'infrastructures de capacité suffisante ou d'offre adaptée aux besoins des particuliers ou des entreprises.

LES POSSIBILITÉS SUR L'AXE VRAL

Le transport fluvial dispose d'une forte réserve de capacité sur le Rhône et la Saône et peut encore se développer moyennant des investissements modestes. Par contre le mode ferroviaire manque de capacité sur l'axe Luxembourg-Perpignan. Une fois construit le contournement de Nîmes et Montpellier, il faudra encore réaliser celui de l'agglomération lyonnaise par l'Est et la LGV Montpellier-Perpignan.

Cependant on peut dès aujourd'hui développer les transports urbains et périurbains des agglomérations situées sur l'axe VRAL, cadencer les services TER et renforcer les dessertes fret. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg doit démarrer début 2007, sur l'axe Ecofret parallèle aux autoroutes A9-A7-A6-A31 qu'elle pourra peu à peu décharger.





UNE POLITIQUE COHÉRENTE

Une autre condition pour obtenir des transferts massifs de trafic de voyageurs et de fret est la mise en œuvre d'une politique cohérente, c'est-à-dire d'une maîtrise de la route :

- les investissements routiers de capacité doivent être abandonnés, il faut admettre que l'équipement routier de notre pays est terminé et que son extension serait contre-productive ;

- un abaissement des vitesses pratiquées sur le réseau des autoroutes (120 km/h) et voies rapides (100 km/h) doit être décidé afin d'améliorer la sécurité, limiter le bruit et la pollution de l'air, économiser le pétrole et les émissions de gaz à effet de serre ;

- il faut juguler la fraude très répandue dans le transport routier de fret (sur les vitesses, les charges, les temps de conduite des chauffeurs, les normes environnementales) ; cette fraude,

dénoncée par le Conseil National des Transports, renforce la compétitivité de la route ;

- enfin il faut faire payer à la route ce qu'elle coûte à la collectivité, en instaurant, suivant le modèle suisse, une éco-redevance sur le trafic routier de fret, et en affecter le produit au rail et à la voie d'eau fluviale et maritime ; de même, il faut taxer le transport aérien sur les itinéraires où l'avion et le TGV sont en concurrence directe.



Une réorientation est indispensable et urgente

IL FAUT FAIRE DES CHOIX

Peut-on croire sérieusement, alors que notre pays est lourdement endetté et que les budgets publics sont de plus en plus contraints, qu'on disposera de ressources financières suffisantes pour développer simultanément tous les modes de transports ? Si on cherche à jouer toutes les cartes à la fois, on se condamne d'une part à ne jamais

se donner les moyens de corriger le sous-investissement dont les modes alternatifs à la route souffrent depuis longtemps, d'autre part à dérentabiliser les investissements dont ils pourraient bénéficier.

Il faut concentrer les efforts financiers sur les modes de transports possédant une forte capacité – transport urbain, rail, voie d'eau –

et respectueux de l'environnement. Comment croire qu'on pourra financer à la fois la LGV Montpellier-Perpignan et l'aberrante autoroute A51, qui exige plus de deux milliards d'argent public pour voir le jour (autant que le TGV Rhin-Rhône), même si on dispose du produit d'éco-redevances sur la route et l'avion ?

IL FAUT COMBLER LE RETARD DU RAIL

Les qualités du rail sont remarquables : forte capacité (trains longs, trains à deux niveaux, fréquences élevées), rendement croissant, vitesse, confort, sécurité, sobriété énergétique. C'est autour de lui que doivent s'organiser les déplacements à moyenne et longue distance.

Mais les besoins d'investissements sont énormes : extension du réseau TGV, création de nouvelles infrastructures pour le fret (Lyon-Turin), régénération et modernisation du réseau classique (selon le récent rapport Rivier, la pérennité de la moitié du réseau est

menacée par l'insuffisance ou même l'absence d'entretien). D'après la Fédération des Industries Ferroviaires, il faut doubler les crédits disponibles pour enrayer la dégradation du réseau et le développer correctement.

POURQUOI ATTENDRE ?

Ce n'est pas en ignorant les problèmes qu'on les supprime. Vouloir renforcer encore les capacités routières relève d'une vision à court terme, c'est une fuite en avant anachronique.

La Mission d'information de l'Assemblée Nationale sur le changement climatique vient d'ailleurs, en avril 2006, de recommander notamment de "ne pas doubler les autoroutes

nord-sud". Plus on attendra pour réorienter la politique des transports, plus les décisions indispensables seront difficiles à prendre, douloureuses et inefficaces.