

DEBAT PUBLIC VRAL

Réunion du 6 Juillet à Saint Etienne

Contribution de la **Sauvegarde des
Coteaux du Jarez**

NON A L'A45



Mairie de La Cula
42800 GENILAC

www.scjarez.org

Pour le long terme, **il faut anticiper !**

On connaît les impacts négatifs du trafic routier quand il est trop grand :

- - santé
- - bruit
- - sécurité
- - risques naturels, paysage, biodiversité
- - émissions croissantes de GES
- - embouteillages

VERITES D'HIER seront-elles VERITES DEMAIN ?

On connaît les tendances actuelles :

- La cherté du pétrole
- Le droit à l'environnement
- Les risques du réchauffement de la planète

**Les nouvelles autoroutes encouragent
à rouler plus, plus loin, à consommer davantage
de pétrole, à dépenser de plus en plus !**

Comparaison fer / route

Consommation d'énergie :

Voyageurs

Voiture

Base : (7 l/100km)
1,4 pass/voiture

700 Wh/km

**= 500
Wh/pass.km**

Train

Base : 5 voitures
1300 places
280 t - à ½ charge

5850 Wh/km

= 9 Wh/pass.km
0,12 l/100 km



**La route consomme
60 fois + que le Fer**

Marchandises

Camion

P.T. : 40t
(40 l/100km)

= 4 kWh/km

Train

Charge utile 28t

Combiné : 50t
Remorque : 56t
Camion : 73t

Co.= 1 kWh/km
Re.= 1,12 kWh/km
Ca.= 1,47 kWh/km



**La route consomme
2,7 à 4 fois + que le Fer**

RECHAUFFEMENT DE LA PLANETE

Gaz à Effet de Serre : CO₂ ...

Voyageurs

Voiture

700 Wh/km 0,3g CO₂/Wh
(1,4 pass./voit.)
210 g CO₂/voit.km

150 g CO₂ /pass.km

Train

5850 Wh/km 0,025
g/Wh
1300/2 pass./train
146 g CO₂/train.km

= 0,2 g /pass.km



**La voiture génère
750 fois + de GES
que le train**

Marchandises

Camion

40l/100km
4kWh/km

1200 g / km

Train

Charge utile 28t

Co.= 1 kWh/km
Re.= 1,12 kWh/km
Ca.= 1,47 kWh/km

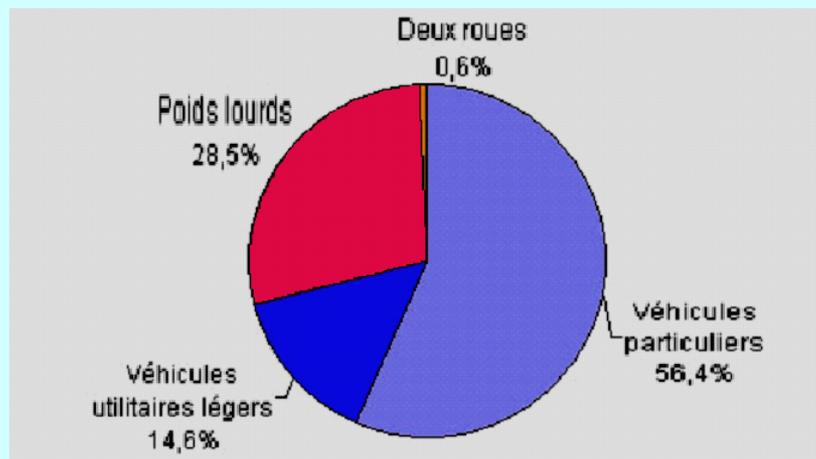
Co.= 25g CO₂/km
Re.= 28g CO₂/km
Ca.= 37g CO₂/km



**Le PL génère
30 à 50 fois + de GES
que le Fer**

Contribution des transports au changement climatique

Transports terrestres en France :
Rpartition des missions de CO₂

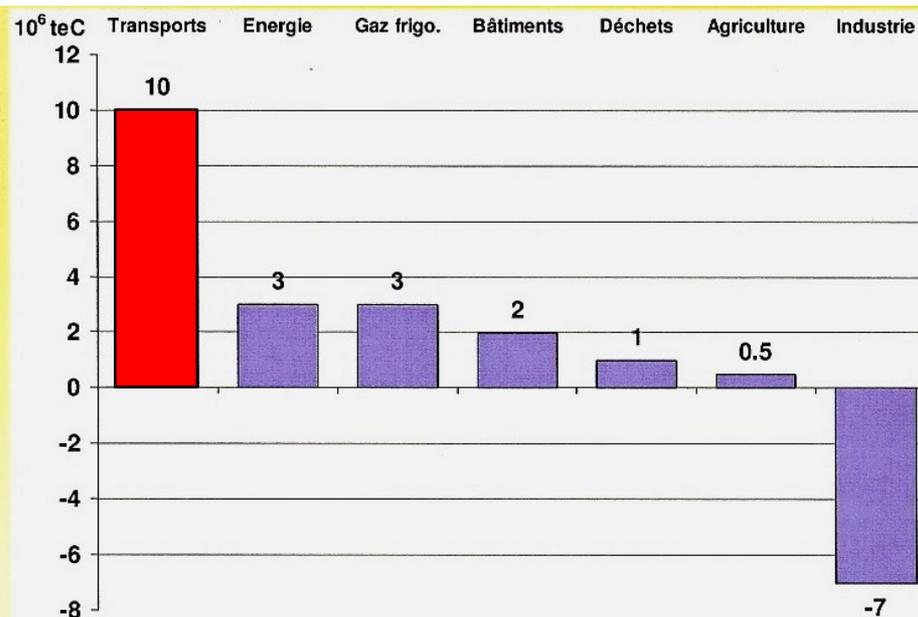


DARLY - Bernard THIERRY

Effet de serre et Ressources
Énergétiques

Mars 2006 48/72

Variations des GES par secteur
de 1990 à 2010 en France



En équivalent carbone : 1t de C = 3,66 t de CO₂

« Tout routier » = non respect de Kyoto

Comparaison fer / route débit voyageurs :

Autoroute 2 x 2 voies

3500 voitures/h/sens

1,3 passager / voiture

= 4 550 pass/h/sens

Ligne ferroviaire 2 voies

14 TGV duplex double / h / sens

600 x 2 places à 85% # 1000
pass/train

= 14 000 pass/h/sens

**Pour le même débit,
il faut 3 autoroutes pour 1 ligne ferroviaire.**

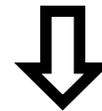
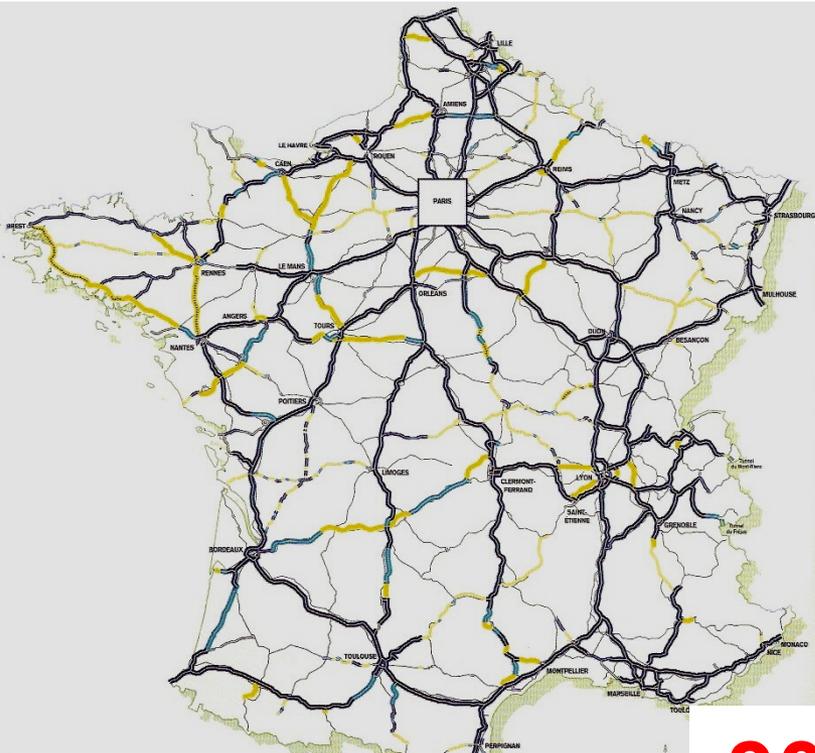
**Dans la vallée du Rhône, on pourrait remplacer les 9 000
PL qui transitent chaque jour par 120 trains de 1 500 m (ex
: tunnel du Gothard en 2014)**

Répartition par mode de transport :

Routier

réseaux actuels

Ferroviaire



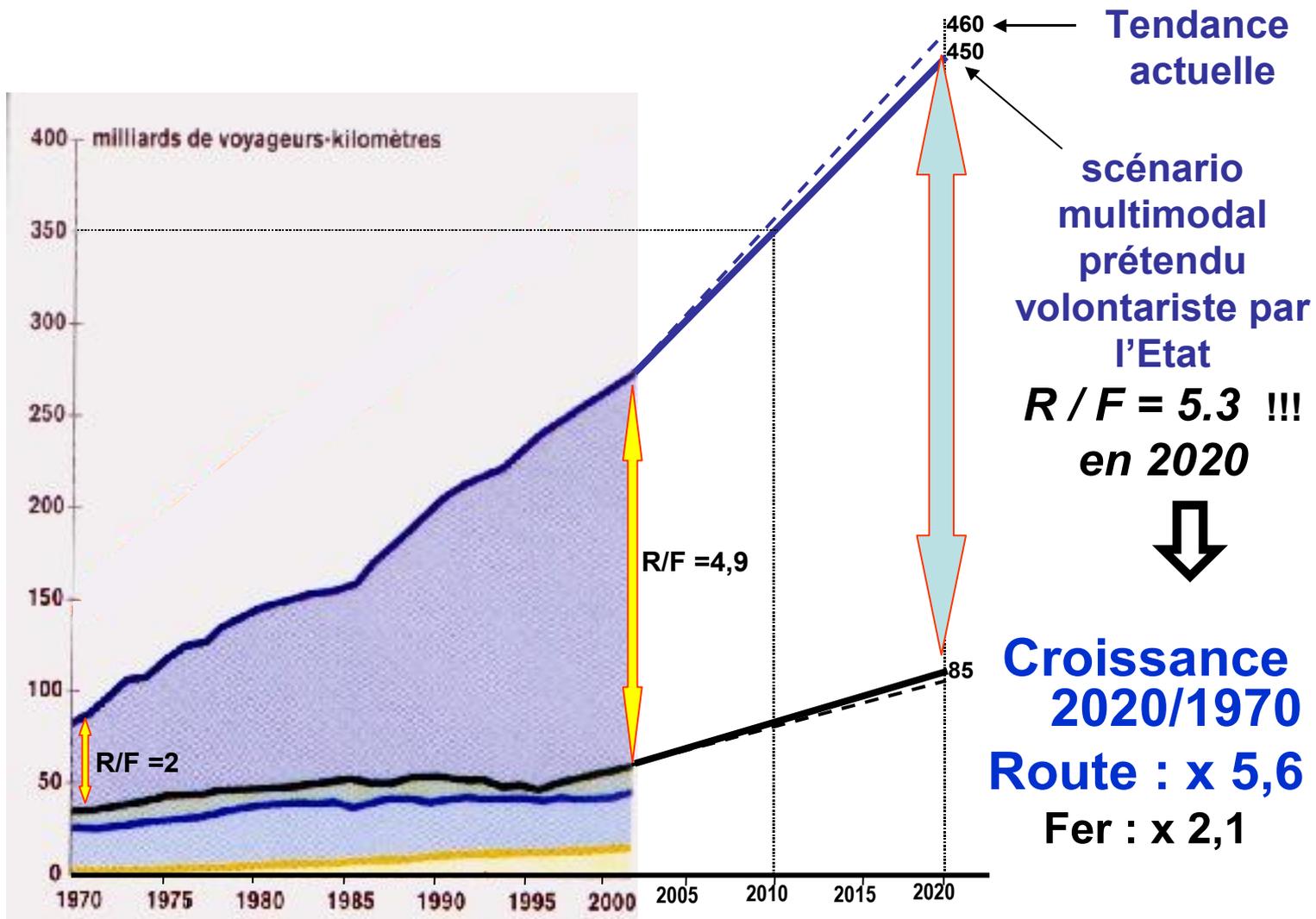
> 900 000 km
dont 11 000 d'autoroutes

**30 fois + de
Route
que de Fer**

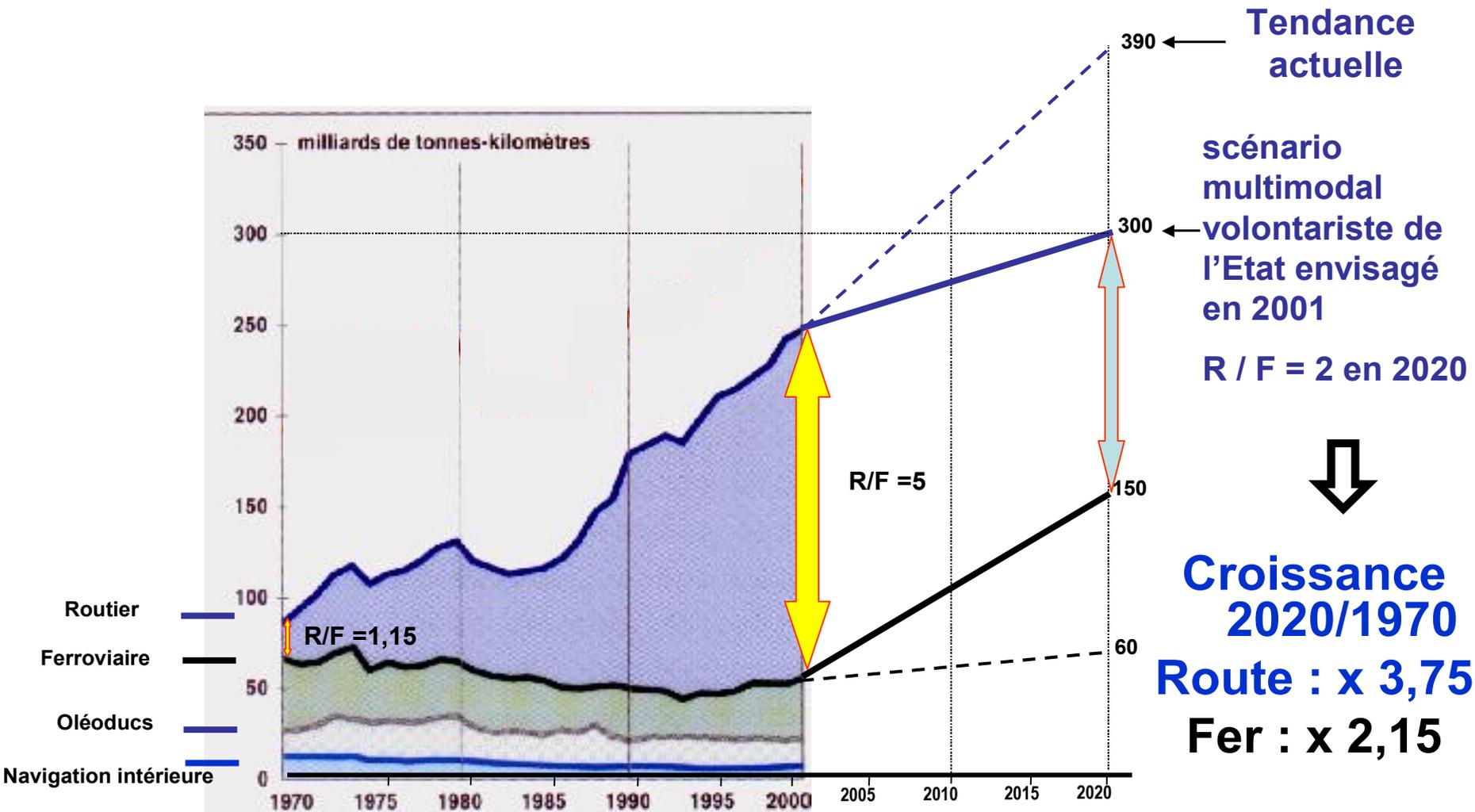
< 30 000 km
dont 1 500 de LGV

Généralités

Répartition par mode de transport : trafic voyageurs



Répartition par mode de transport : trafic marchandises



**Croissance
2020/1970**
Route : x 3,75
Fer : x 2,15

En Suisse, le rapport est inversé : Fer / Route = 3

“La politique nationale des transports connaît une évolution sensible en privilégiant le développement des modes de transports alternatifs à la route et l’intermodalité.”

Dossier : Eléments de réflexion sur la politique des transports.

Comment se traduit cette orientation ferme ?

Le CIADT de décembre 2003 a décidé de financer à 75 % les investissements d’infrastructures **ferroviaires** à réaliser d’ici 2012.

Les budgets des transports n'ont pas suivi !

- **Contrats de plan Etat - Région 2000-2006 :**

5 Md€ à la route contre 2,4 au fer

- **Budget 2006 :**

850 M€ à la route contre 166 au fer (32 %) et 20 au fluvial

Résultat attendu (ou subi ?)

“... à l’horizon 2020, **la part de la route devrait rester prépondérante**, augmentant de 4 à 5 points par rapport à son niveau actuel (80 %).”

Dossier : Eléments de réflexion sur la politique des transports.

Financement des infrastructures

- 2001 : Suisse : RPLP = 0,017 € / t.km en 2005
pour tous les P.L. et sur toutes les routes (68€ pour 40t sur 100 km)

Eurovignette préconisée par l'UE

- 2004 : Autriche
- 2005 : Allemagne : LKW Maut → 3.4 Md€ / an
- 2006 : Grande Bretagne

**La France rembourse partiellement la TIPP pour PL : 3,69 ct€ / l
=100M€**

**et refuse l'Eurovignette qui pourrait rapporter 4.6 Md€ en
2006 ; 6.3 Md€ en 2020.**

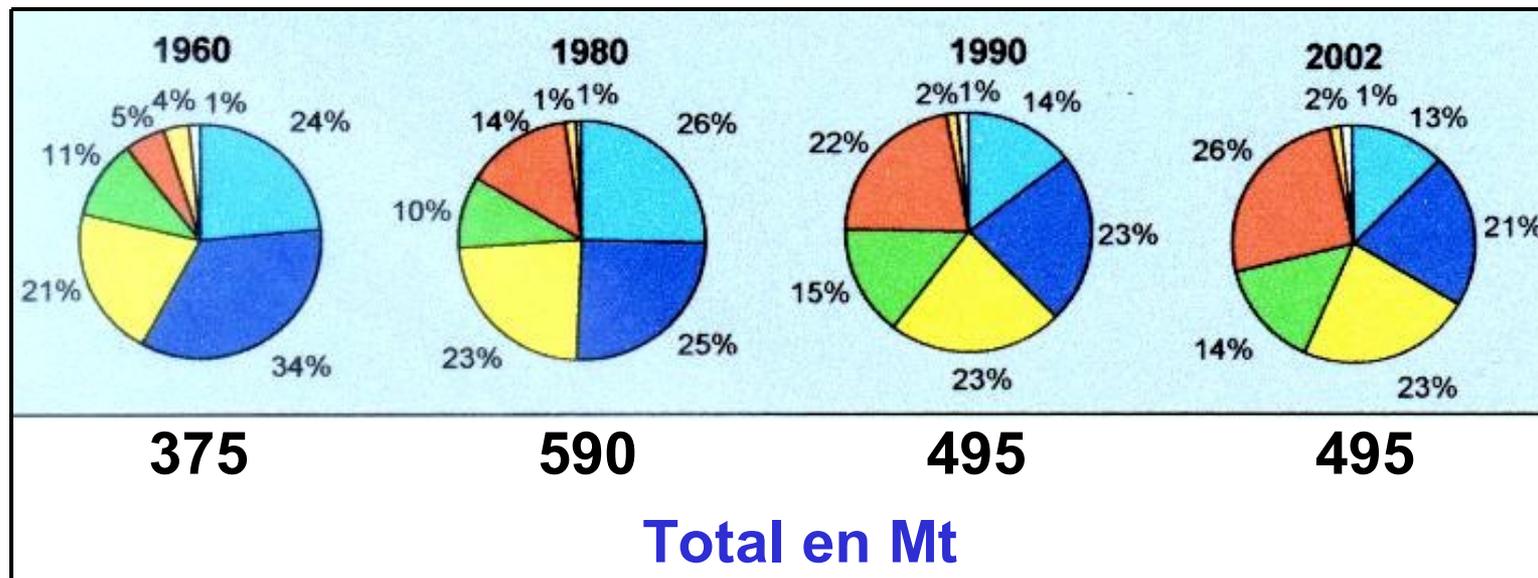
Favoritisme du «Tout Route» en France aujourd'hui !!!

Mesdames et Messieurs les décideurs,
pour résoudre au mieux de l'intérêt général
la double problématique du VRAL

**INVERSEZ LA TENDANCE et
ALLEGEZ LE TRAFIC ROUTIER**

- Développez l'intermodalité,
- les transports collectifs
- le fret ferroviaire et le ferroutage
- le fluvial,
- le cabotage maritime
- Réduisez l'étalement urbain
- Relocalisez les entreprises !

Émissions de CO₂ dans l'air en France



- Transformation énergie
- Industrie manufacturière
- Résidentiel / tertiaire
- Agriculture/sylviculture
- Transport routier
- Autres transports
- Autres

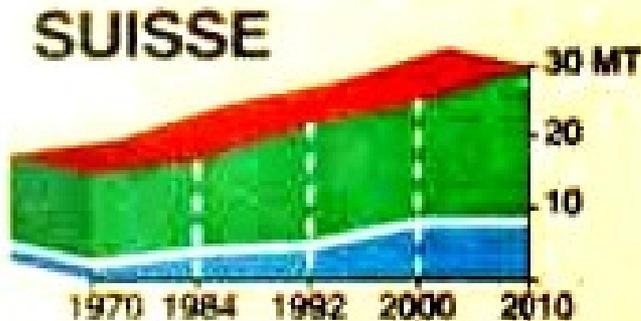
5% de 375 = 19

26% de 495 = 129

Soit 7 fois + en 42 ans

Source : CITEPA février 2004

Comparaison fer / route débit marchandises :



Ferroviaire = 3x **roucier**
C'est possible en Suisse...

Répartition modale des échanges et transits avec l'Allemagne et l'Italie

Gothard 2014 : 300 trains par jour (120 à 250 km/h)

dont 225 trains fret de 1 500m (84 remorques ou 56 P.L.)

soit 18 900 remorques ou 12 600 P.L. / jour

(rappel trafic A7 : 16 000 P.L. / jour)

Fiabilité : jamais de perturbation d'exploitation lors de conflits sociaux

Comparaison fer / route : Coûts d'exploitation

Routier

100% pétrole

Péage 1 PL 3 VL

Usure 1 PL = 100 000 VL
Tassement 1 PL = 300 000 VL

10 ct€ / t.km ou pass.km

VL 30 Md€ / an

PL 27 Md€ / an

énergie

Péage

Entretien

Coûts ext. Unit.

Coûts ext.
Globaux 2005

Ferroviaire

90% électricité dont 5%
d'origine thermique

SNCF → RFF

RFF → SNCF

2 ct€ / t.km ou pass.km

Voyageur 1,3 Md€ / an

Fret 1,2 Md€ / an

**Favoritisme du «Tout Route» en France
aujourd'hui !!!**