

Débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien

Réunion thématique du 3 mai 2006 à Nîmes TRANSPORTS ET MOBILITE DES PERSONNES

<p>Table ronde - Que faire pour inciter les particuliers à réduire les déplacements et diminuer l'utilisation de la voiture au profit des transports collectifs ?</p>

Développement durable des mobilités et renforcement du transfert modal vers les TC

Chantal DUCHENE, directrice générale du Groupement des Autorités Responsables des Transports

Le débat sur les transports et les déplacements dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien est un vrai débat de société et il est particulièrement opportun qu'un débat public associant largement la population ait lieu sur ce sujet.

Les français, à l'instar d'ailleurs de leurs voisins européens, sont de plus en plus préoccupés par les questions environnementales. Ils ont pris conscience de l'impact de leur environnement sur leur santé, ils sont conscients de la gravité des phénomènes de changement climatique. Or, le secteur des transports constitue la première source d'émissions de gaz à effet de serre avec une augmentation de 22,7 % des émissions, en France, en 2004 par rapport à 1990. Les émissions des voitures particulières représentent 57% des émissions du transport routier, les véhicules utilitaires, 17%, et les poids lourds 26%. Si nous voulons respecter les accords de Kyoto et diviser par 4, comme le souhaite le Gouvernement français, les émissions de gaz à effet de serre, il faut agir non seulement sur les caractéristiques des moteurs des véhicules mais aussi sur les choix de mode de déplacements des personnes comme des marchandises. Pour les déplacements de personnes en voiture particulière, tous les progrès techniques sur la consommation unitaire des voitures particulières sont annihilés d'une part par l'augmentation du poids des véhicules (questions liées à la sécurité, montée de gamme) et par le développement de la climatisation, et d'autre part par l'augmentation du kilométrage parcouru. Enfin, les automobiles sont conçues pour transporter 4 à 5 personnes et leurs bagages, alors que dans les trajets de la vie quotidienne, elles ne transportent le plus souvent qu'une seule personne, ce qui conduit à une très grande inefficacité.

Les transports sont donc un enjeu essentiel de toute politique de développement durable, dans ses différents aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Sur le plan économique, organiser la mobilité est indispensable pour la compétitivité économique de nos territoires. En effet, en France, nos agglomérations sont de petite taille en comparaison avec celle des autres métropoles à l'échelle mondiale et même au niveau européen. Il est donc indispensable que nos territoires fonctionnent en réseau pour atteindre la taille critique, et c'est d'ailleurs ce qui se passe le long de la Vallée du Rhône et de l'Arc languedocien. De ce point de vue, la régionalisation des services ferroviaires a été l'occasion pour les régions de développer une offre en trains express régionaux (TER) qui innerve les territoires et permet aux agglomérations de travailler en réseau, tout en préservant la qualité

de la vie de nos agglomérations qui est le point fort de leur attractivité. Du fait de la répartition des compétences, en France, entre les différents niveaux institutionnels, les régions et les agglomérations, et souvent aussi les départements, sont amenés à travailler ensemble pour offrir une offre de transport intégrée. Les voyageurs ne s'y sont pas trompés puisque, la demande augmente régulièrement (6,5 % pour les TER en 2005, plus de 4% en urbain pour 2004).

La gestion du transport des marchandises est aussi un élément important de l'attractivité des différentes zones. Je parle ici des trajets courts (moins de 150 km) liés à l'activité économique de cette zone et qui, le plus souvent, ne peuvent être le plus souvent effectués qu'en camion qui est le mode prédominant. Ce transport de marchandises se trouve d'ailleurs en concurrence avec le transport des voyageurs mais le fonctionnement économique exige que ce transport puisse se faire dans de bonnes conditions économiques et donc que le transport de marchandises bénéficie de priorités sur le transport de voyageurs en voiture particulière, car il est plus facile d'offrir des alternatives pour le transport de voyageurs à courte distance que pour les marchandises.

Sur le plan social, les autorités organisatrices de transport, en France, souhaitent offrir aux voyageurs la possibilité de se déplacer à un coût supportable. Le développement du périurbain, lié à l'augmentation des prix du foncier dans les villes, complique très sérieusement la tâche des autorités organisatrices car le transport collectif a besoin de densité. Les ménages qui habitent de plus en plus loin des villes où pourtant ils doivent se rendre presque quotidiennement ont des revenus modestes, généralement déjà grevés par le remboursement des emprunts qu'ils ont dû consentir pour se loger. Le coût d'utilisation d'une, mais le plus souvent de deux voitures particulières, pèse lourdement sur le budget de ces ménages, et pèsera de plus en plus lourd, du fait de l'augmentation inéluctable du coût du pétrole. A titre d'exemple, sur la base d'une étude menée en Ile-de-France (la région parisienne), les ménages installés en Seine et Marne, le département « le plus rural » de cette région, dépense autant pour se déplacer (soit plus de 25 % de leur revenus) pour se déplacer que pour se loger.

Enfin, nous savons aussi que la circulation routière est source d'insécurité routière, de bruit et de pollution atmosphérique, qui ont des effets néfastes sur la santé de nos concitoyens.

Pour répondre à ces enjeux économiques, sociaux, environnementaux, nous devons mener des politiques de déplacements actives, mais cela ne suffit pas : il faut les coordonner avec les politiques d'aménagement de l'espace. Le coût du foncier, l'attrait de la maison individuelle, les stratégies d'évitement social ont conduit de nombreux ménages à s'installer plus loin des villes - centres, comportement facilité par le développement du réseau de voirie rapide. Bien évidemment, ces évolutions ont des conséquences sur les déplacements. Dans l'enquête menée à l'occasion du débat public, 57 % des sondés déclarent utiliser leur voiture tous les jours ou presque. Les kilomètres parcourus en voiture particulière augmentent toujours plus, et nos routes et autoroutes sont de plus en plus encombrées. En effet, nous savons que le temps de déplacement d'un individu, pour un revenu donné, est globalement stable, et que l'augmentation de la vitesse ne permet pas de gagner du temps pour avoir plus d'activités mais pour aller plus loin, ce qui se traduit par plus d'étalement urbain. On peut d'ailleurs être inquiet en constatant que deux tiers des interviewés dans le sondage réalisé pour le débat public considèrent que la situation s'est améliorée concernant la congestion des grands axes à l'extérieur des agglomérations, ce qui risque de les inciter à aller toujours plus loin, pour

bénéficier d'un prix du foncier plus attractif. Comme chacun le sait, de ce fait, les politiques de déplacements et celles d'urbanisme et du foncier sont très liées.

Heureusement, l'utilisation des transports collectifs augmente dans les régions et les grandes agglomérations, notamment en Rhône-Alpes, mais c'est au prix de lourds efforts financiers consentis par les collectivités territoriales pour développer l'offre et offrir des tarifs attractifs. Parmi les sondés, les utilisateurs du TER ou du train grande ligne considèrent très majoritairement que la situation s'est améliorée au cours des 3 dernières années, c'est-à-dire de fait depuis la régionalisation des transports ferroviaires régionaux.

Si nous voulons que nos concitoyens changent de comportement de mobilité et abandonnent, quand cela n'est pas pertinent, leur chère (à tous les sens du mot) automobile, il faut savoir les convaincre car on ne peut leur imposer. Le paradoxe est que, dans toutes les enquêtes d'opinion, si les Français plébiscitent les politiques de déplacements qui offrent des alternatives à l'utilisation de la voiture particulière en solo, ils continuent trop souvent à privilégier celle-ci. L'enquête réalisée à l'occasion du débat n'échappe pas à la règle ... Face à ce paradoxe, le GART a organisé une Conférence de citoyens avec des automobilistes exclusifs en leur posant la question suivante : que dire à nos concitoyens pour qu'ils acceptent de changer de comportement ? Je ne vais pas vous détailler ici tout le processus mais j'en viens à leurs recommandations. Ils nous demandent de nous adresser à eux en faisant appel à leur sens citoyen, en parlant plus des impacts sur l'environnement (dans le sondage réalisé à l'occasion du débat, une très forte majorité de personnes interrogées estime que la circulation automobile contribue de manière importante à la production de gaz à effet de serre et au changement climatique : il y a donc une véritable prise de conscience) et la santé des comportements de déplacements, mais aussi en les informant sur ce que coûte leur voiture. En effet, et ceci est le résultat d'un sondage mené, à l'automne dernier, par le GART auprès des habitants des agglomérations de plus de 30 000 habitants : 58 % des personnes interrogées répondent qu'elles ne savent pas ce que leur coûte l'utilisation au quotidien de leur voiture. Mais, avec la hausse du prix du baril de pétrole qui ne peut que se poursuivre, les Français constatent chaque jour que se déplacer en voiture peut faire exploser le budget familial.

Nos concitoyens changeraient d'autant plus de mode de déplacements que nous, les collectivités autorités organisatrices de transport, saurons leur offrir des alternatives à l'utilisation de la voiture en solo.

Pour réussir, nous devons offrir des alternatives diversifiées correspondant aux besoins de nos concitoyens : ce sont bien évidemment les transports collectifs, avec les autobus et les tramways, les autocars, les trains. Pour les voyageurs utilisant plusieurs de ces modes, nous devons développer des solutions attractives en matière de correspondances (notamment la coordination des horaires avec le développement du cadencement, les échanges le plus possible quai à quai, une tarification intégrée et une information multimodale). Concernant notamment les services TER, nous devons prendre en compte les insuffisances soulignées dans l'enquête concernant la sécurité et la ponctualité. Nous devons aussi imaginer de nouveaux services. La région Nord Pas de Calais a expérimenté avec succès les TGV régionaux qui utilisent les voies TGV : ils auraient toute leur place dans la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien. Je pense aussi aux autocars à haut niveau de service empruntant les autoroutes, pouvant utiliser à l'entrée des agglomérations, et aux heures de pointe, quand l'autoroute devient congestionnée, les bandes d'arrêt d'urgence : une expérimentation se déroule avec succès entre Voiron et Grenoble et nous déplorons que l'Etat tarde à donner les

autorisations nécessaires à sa pérennisation car nous pensons que c'est une excellente solution.

Nous devons aussi offrir des solutions de desserte des zones les moins peuplées avec des services de transport plus souples, tels que les transports à la demande, mais aussi des politiques de rabattement efficaces en voiture avec des parcs-relais dans les gares, ou en vélo, avec des itinéraires cyclables, des points de stationnement aux gares, voir des vélos en libre-service, comme cela se pratique avec succès à Lyon. Nous devons aussi développer des services d'autopartage, de covoiturage (dans l'enquête, le tiers des interviewés disent le pratiquer)...C'est pour cela que nous souhaitons aujourd'hui ne plus être seulement des autorités organisatrices de transport collectif, mais de véritables autorités organisatrices des déplacements chargées de la mise en œuvre d'un service public de la mobilité durable.