

Le débat et le rapport du maître d'ouvrage sont biaisés en faveur de la route

De multiples arguments contre le grand contournement et contre la façon dont est présenté le débat et le rapport du maître d'ouvrage sont données par FNAUT info n° 118 (Fédération Nationale Des Associations d'Usagers des Transports ed. 32 rue Raymond Losserand 75024 Paris): "l'affaire consternante du troisième aéroport parisien doit servir de leçon, doctement déclaré "inélucltable" par un premier ministre sans le moindre esprit critique, poussé par un ministre bétonneur et politicien, cet aéroport est considéré 18 mois plus tard comme "non opportun" par une commission parlementaire qui a pris le temps d'une réflexion approfondie. Il en a été de même pour le pharaonique canal Rhin-Rhône". "Le schéma de Services Collectifs de Transport légué par le gouvernement Jospin n'était qu'un fatras incohérent de projets sans hiérarchie, sans cohérence intermodale, sans réelle prise en compte des enjeux écologique... et sans financements assurés" : il en est de même avec les projets présentés par du rapport du maître d'ouvrage du GC p 35. "l'audit des grands projets d'infrastructure de transport auxquels le gouvernement Raffarin a fait procéder était justifié, mais les conditions d'élaboration de l'audit n'étaient pas acceptables : très marqué par la culture routière, la commission d'audit ne comprenait ni expert ferroviaire, ni représentant du ministère dit de l'écologie. Le champ de l'audit englobait les infrastructures routières urbaines, mais non les transports collectifs, les TGV mais non les aéroports. Les coups partis et les projets récents tel que le TGV Côte d'Azur n'ont pas été examinés. L'approche financière ne pouvait tenir compte des retards accumulés par le rail, la voie d'eau les transports en commun et les infrastructures cyclables depuis quelques décennies et en particulier de l'urgence d'une régénération du réseau ferré. L'approche financière ne pouvait que favoriser la route. L'investissement routier est aisément tronçonnable, la route minimise le risque financier et le rail est enterré dans d'éternelles études. Les auditeurs ont utilisé l'évaluation des coûts externes préconisés par le rapport "Boiteux 1" qui dévalorise systématiquement le rail face à la route en sous-estimant en particulier le coût du réchauffement climatique" [ce que fait aussi le document du maître d'ouvrage du grand contournement p 61]. "l'évaluation des projets au cas par cas ne pouvait tenir compte des effets de réseau, de dégager une stratégie intermodale et intégrer l'aménagement de l'ensemble du territoire et la place souhaitable de notre pays au sein de l'Europe élargie. En définitive, les conclusions de cet audit biaisé ne signifient pas grand chose et ne sauraient servir de base à une décision politique rationnelle". Ces critiques du schéma de Services Collectifs de Transport et de l'audit des grands projets d'infrastructure de transport s'appliquent presque mot pour mot au rapport du maître d'ouvrage du Grand Contournement. "les difficultés financières de RFF sont telles que sur 50% des lignes ferroviaires classiques, la régénération qui doit intervenir tous les 50 ans ne pourra être envisagée qu'après 70 ans." Ainsi, la voie ferrée Facture-Arcachon est elle rapiécée de toutes part et la voie unique Libourne-Sarlat équipée comme au 19e siècle. Des voitures "vertes" UIC ou USI qui ont plus de 40 ans entrent encore dans la composition des rames régionales, comme la fermeture des portes doit être effectuée par le contrôleur, les arrêts en gare en sont allongés notablement et la régularité du trafic en souffre.

Des exemples similaires au grand contournement sont données dans FNAUT info n°118: "Le préfet de Lorraine prend ouvertement parti en faveur de l'A32 deuxième autoroute Metz-Nancy directement concurrente du doublement de l'axe ferroviaire parallèle. Le préfet de la région Rhône-Alpes se prononce pour la réalisation de l'A45 deuxième autoroute reliant Saint-Etienne et Lyon et du contournement ouest de Lyon, sans oublier le périphérique ouest, alors que à la place de l'A45 on peut requalifier l'autoroute existante et mettre en place un RER sur la voie ferrée Lyon-Saint Etienne. Trop souvent malheureusement les élus poussent l'état à investir lourdement sur la route au mépris de l'environnement et de la rentabilité financière, même quand une route nationale peut absorber les

flux prévisibles. Ainsi le trafic sur l'A16 Paris-Calais par Amiens et Abbeville est de 8000 véhicules/jour, la moitié du seuil de rentabilité. L'A85 Tours-vierzon ne devrait pas accueillir un trafic de plus de 5000 véhicules/jour mais les élus l'estiment indispensable au développement économique de la Sologne un point de vue qui fait évidemment sourire. "