

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 36



COMITE DE LIAISON DES ASSOCIATIONS
POUR L'ENVIRONNEMENT
DU LANGUEDOC-ROUSSILLON

Les transports routiers (marchandises et voyageurs)

ABSORBENT 50% DE LA
CONSOMMATION FRANÇAISE
DE PÉTROLE ET ÉMETTENT 30 %
DES ÉMISSIONS DE CO₂,

principal facteur de l'effet de
serre, plus bien d'autres pol-
lutions et le coût social des
accidents (près de 5000
morts en 2005). Toujours en
France mais en 2001 :

La route a assuré 89 % des déplace-
ments de personnes (augmentation
de la distance des trajets domicile-
travail et augmentation des loisirs) et
83 % du fret :

• Le rail a assuré 10 % des déplacements et
15% du fret (contre 29 % en 1984) ;

• La voie d'eau a assuré 2% du fret, mais
progressé.

Entre 1985 et 2004, la croissance
annuelle moyenne de la circulation rou-
tière a été de :

- Vallée du Rhône + 4,4 %
- Arc languedocien + 8,9 %

*“Le système actuel de mobilité n'est pas
soutenable et ne risque pas de le devenir si
la tendance actuelle continue”* (de l'avis
même d'une douzaine de grandes compa-
gnies telles Shell, BP, Renault, Toyota,
General Motors... inquiètes pour l'avenir).
Il est donc devenu indispensable de stabi-
liser cette croissance et de faire appel aux
modes de transports alternatifs à la route.



CONTACT
CLAPE

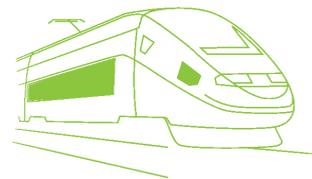
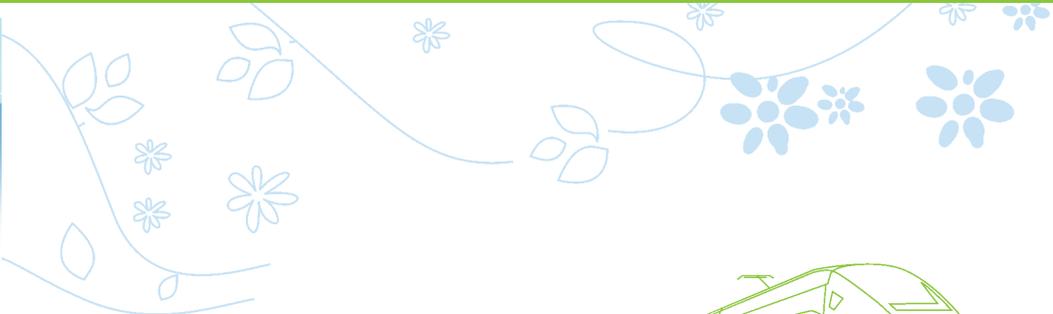
474, allée Henri II de Montmorency
34000 MONTPELLIER

Tél. : 04 67 65 84 16
ou 04 67 65 84 17
Fax : 04 67 65 47 89

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS RESPONSABLE

Les voies de communication sont au service de l'aménagement du territoire et non l'inverse, comme ce fut parfois le cas dans le passé. Le rôle des SCOT (Schémas de cohérence territoriale) est ici essentiel. L'aménagement du territoire doit être compatible avec le développement durable, tenir compte du maintien de la qualité de vie des populations et du maintien de la biodiversité.

Ces aspirations légitimes se sont souvent heurtées aux réticences des politiques et sont handicapées par la pénurie financière de l'État (pour des investissements en faveur des modes de transport alternatifs à la route). Alors que les pollutions engendrées, évaluées en passager/km ou tonne/km sont :

- Pour une voiture 1000 fois plus que le train
- Pour un camion 40 à 60 fois plus que le train.

Les associations exigent l'application des résolutions prises par le CIADT (Comité interministériel d'aménagement du territoire) de décembre 2003 : 75 % des financements étaient prévus pour le rail. Comme malgré ce, les investissements continuent d'aller aux autoroutes, le collectif d'associations VRAL (pour vallée du Rhône - arc languedocien) a demandé le 10 juin 2006 ("Le Monde" du 16 juin) un moratoire sur les projets

autoroutiers. En effet pour 2006, les crédits publics sont (en millions d'€) de 850 pour les routes et autoroutes, 166 pour le fer et 20 pour la voie d'eau.

> Déplacements des personnes :

la liberté de se déplacer est inscrite dans la Constitution, mais l'aménagement raisonné du territoire et des plans de transports de leur personnel par les entreprises et services publics en liaison avec les transports en commun devraient limiter les déplacements imposés.

> Pour les marchandises :

l'idée la plus reprise au cours du débat public

sur les transports est de privilégier le fer et l'eau, dont les infra-structures ont été négligées par rapport à la route.

L'Espagne doit impérativement adapter l'écartement de ses voies de chemin de fer au standard européen.



COÛTS EXTERNES, QUESTIONS FINANCIÈRES

La vérité sur les coûts réels des modes de transports exige l'internalisation des coûts externes, notamment environnementaux et sanitaires (respect du principe pollueur-payeur). Les coûts externes de la route sont 4 fois plus importants que ceux du ferroviaire. Les données scientifiques abondent désormais sur la pollution automobile et ses conséquences sur les changements climatiques (voir notamment les rapports du GEIC, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat). Concrètement, FNE, relayée par ses associations, propose l'instauration d'une écoredevance sur le transport routier de marchandises (voir

annexe 1), notamment pour assurer des ressources stables pour le financement des modes alternatifs à celui-ci.

RFF a l'obligation de n'entreprendre que des projets rentables, ce qui s'explique par sa situation financière. Pour assurer l'aménagement du territoire par une desserte convenable, lutter contre la désertification de l'arrière pays et l'engorgement de la plaine littorale, une collaboration entre l'établissement public et les collectivités territoriales s'impose. Nous demandons donc l'arrêt des fermetures de lignes secondaires, et des moyens pour en assurer

l'entretien, ce qui, nous en sommes conscients, est demander de revenir sur la politique RFF-SNCF de ces dernières décennies, dictée par l'impératif de rentabilité. Mais il est pertinent d'utiliser au maximum les infrastructures existantes.

D'autre part pour le transport du fret il existe peu à l'heure actuelle de grandes liaisons nationales et internationales (axes de ferroutage, autoroutes de la mer...) dont la création serait à encourager financièrement dans un premier temps. Des propositions intéressantes figurent dans les rapports des sénateurs H. Haenel, F. Gerbaud (fret ferroviaire) et de Richmond (fluviomaritime).



TRANSPORTS EN COMMUN : COMMENT AUGMENTER LEUR ATTRACTIVITÉ

Les usagers actuels des transports en commun (TC) sont souvent les personnes ne disposant pas d'un moyen de locomotion personnel (automobile, 2 roues motorisées...) Pour le

possesseur d'une voiture, l'usage de celle-ci, étant devenu banal et entré dans les habitudes, les TC sont une source de complications (horaires, correspondances, grèves...) et

parfois d'inconfort. D'autre part l'offre de TC est extrêmement variable suivant les secteurs (de la grande ville, généralement bien équipée, aux villages très insuffisamment desservis).

La nécessité de la création d'une structure régionale de gestion et de coordination des transports en commun pour les rendre attractifs et fiables apparaît indispensable, vu le grand nombre de prestataires de services, l'organisation des relais, la prise en compte des personnes à mobilité réduite (âgées, handicapées) sans oublier l'homogénéité de la réglementation...

LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

La multiplication des infrastructures de transport, outre la stérilisation des sols et le danger supplémentaire apporté par la circulation, constitue autant de barrières nuisibles à la biodiversité par le cloisonnement des espaces, obstacle à la libre

circulation des espèces et à leur survie. Et le bruit est considéré une nuisance majeure par la population riveraine de ces infrastructures (aéroports notamment, mais pas seulement). Les maîtres d'ouvrages des nouvelles infrastructures ont l'obligation de respecter un

strict cahier des charges conforme à une législation heureusement enrichie ces dernières années pour une meilleure protection de l'environnement naturel et humain. Mais l'artificialisation des milieux progresse du fait même de l'augmentation de la mobilité.



Une contrainte constante dans notre région, celle des inondations, renchérit le coût des infrastructures qui devant être transparentes en de nombreux endroits interdisent le passage en remblais-déblais, technique la plus courante. Cette contrainte doit être comprise comme étant favorable à la biodiversité (effet de barrière atténué, espaces libres gagnés, corridors écologiques plus faciles à respecter).

CONCLUSION

La mondialisation n'est pas seulement économique et informatique. Les signaux d'alarme concernant le climat, donc l'environnement terrestre où nous vivons, joints à la fin des énergies bon marché, obligent à penser les transports autrement. Nous espérons que ce cahier d'acteurs y aura contribué.



UNE ÉCOREDEVANCE SUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Si les propositions n'ont pas manqué lors de ce débat public, l'aspect financier n'a guère été abordé malgré quelques interventions du CLAPE LR, guère reprises. France Nature Environnement (FNE) à laquelle le CLAPE est rattachée propose l'institution, en ces temps de pénurie de l'argent public, d'une écoredevance sur le transport routier de marchandises pour le financement des modes de transports alternatifs à la route.



Suisse et Allemagne se sont déjà engagées dans ce sens, et l'UE, en modifiant en mars 2006 la directive Eurovignette, encourage les États membres à introduire et développer des péages et redevances permettant d'améliorer la gestion des trafics routiers commerciaux, de réduire les pollutions et de rassembler des fonds en faveur des modes alternatifs.

L'écoredevance proposée par FNE va dans ce sens, elle est une application du principe "pollueur-payeur" selon lequel (Charte de l'Environnement du 28/02/2005 à valeur constitutionnelle, art.4) toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement dans les conditions définies par la loi.

> Principe de base de l'écoredevance :

la mise en œuvre d'une redevance kilométrique prenant en compte les coûts des infrastructures et les coûts externes. Les péages doivent être une redevance domaniale

permettant une facturation en fonction de la valeur de tous les avantages retirés par celui qui utilise l'infrastructure. Enfin, les ressources obtenues par l'écoredevance devront être des ressources affectées au financement des modes de transports alternatifs à la route.

> À propos de l'évaluation des coûts externes des transports :

l'UE s'est engagée à déterminer dans les 2 ans une méthode d'évaluation de ces coûts et d'intégrer ceux-ci dans le montant des redevances. D'après une première évaluation, ils pourraient atteindre 60% du coût total.

> L'inclusion de l'écoredevance dans le prix des transports ne doit pas être supportée par les entreprises routières, mais par les chargeurs qui en répercuteront le coût sur le consommateur final

L'expérience prouve que la hausse des produits à la consommation est moins

importante que l'on imagine : en Suisse les prix à la consommation ont augmenté de 0,5% ces 5 dernières années, c'est à dire depuis l'instauration de la RPLP (redevance poids lourds liée aux prestations).

> Questions sociales :

les écarts de salaires et de charges à l'intérieur de l'UE pénalisent les entreprises françaises de transport. L'harmonisation est donc là aussi nécessaire, plus généralement c'est toute la politique des transports qui devrait être pensée à l'échelle de l'UE. La proposition de l'institution d'une écoredevance y apporte sa contribution.

UN PROJET D'AUTOROUTE SUPERFLU : L'A79

Il ne date pas d'aujourd'hui et ferait aussi bien de rester dans ses cartons. Il s'agit de l'une des propositions pour délester le trafic dans la Vallée du Rhône : partant de Valence vers le Sud-Ouest il traverserait le département de l'Ardèche, le Nord du Gard et de l'Hérault pour rejoindre Narbonne, les autoroutes A 75 et A 9. L'A 79 traverserait ainsi des zones qui ont jusqu'à présent échappé aux ravages de la modernisation et qui sont

riches de biotopes de grande valeur patrimoniale dont l'inventaire a été fait par les opposants locaux au projet.

L'A 79 a aussi été présentée comme utile au désenclavement de l'Ardèche, du Nord du Gard et de l'Hérault. En ce qui concerne la première, la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire de la RD du Rhône et l'amélioration des routes existantes

constitueraient un aménagement plus utile aux habitants. Pour les 2 autres, les nuisances apportées à l'arrière pays s'ajouteraient à celles subies par la plaine. Dans tous les cas, les financements engagés pour construire une autoroute dans des zones aussi accidentées manqueraient pour des investissements dans des modes de transports moins polluants.