

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 37



JUILLET 2006

COORDINATION INTERASSOCIATIVE VRAL

débat public VROOOUM : Courage, osons changer de politique !

La coordination inter-associative VRAL (CIAVRAL) s'est constituée à l'occasion de ce débat public. Animée par FNE, elle rassemble aujourd'hui 58 associations et fédérations, de l'échelon local au national. Acteurs de l'environnement, usagers des transports ou riverains de projets d'infrastructures,

leurs membres représentent la société civile dans ce débat dont le grand public est absent.

Après 3 mois de débat public, qu'avons-nous à dire, sans répéter les autres cahiers d'acteurs associatifs ?

Contrairement à d'autres débats publics que nous avons suivis, ici la consigne pour la rédaction des cahiers d'acteurs est très stricte : répondre aux 3 questions précises sur lesquelles l'État "souhaiterait en particulier être éclairé". Tâchons de respecter ce cadre imposé.

CONTACT

Coordination associative VRAL
Préfaucou,
38710 MENS

Tél. : 04 76 34 89 63
ou 06 08 76 31 42
coordination.vral@fne.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



“Quelle est votre perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien ?”



CIAVRAL :

POUR LE FONCTIONNEMENT ACTUEL :

Nous sommes dans un monde fini : une planète dont on connaît les frontières depuis Galilée, sans que cela ait freiné jusqu'ici la croissance exponentielle que notre espèce a adoptée pour son développement démographique, matériel et pour celui de son mode de vie.

Plus près de nous, le système Transports VRAL est très naturellement la conséquence de ce mode de vie et de la politique du tout-routier des 50 dernières années. Nous avons aujourd'hui le meilleur réseau autoroutier du monde, et donc un couloir saturé d'infrastructures, de véhicules, d'ozone et de CO₂. Pendant que le réseau ferroviaire perdait progressivement des parts de marché face à la route.

Mais on ne peut considérer seul ce “poireau” que nous présente en couverture le dossier

du débat. Il faut lui redonner sa place sur les cartes de France et d'Europe. Car comment débattre des perspectives dans l'arc languedocien sans évoquer les traversées pyrénéennes, la péninsule ibérique, ou le port portugais de Sines lié à l'envolée commerciale de l'Asie ? Comment analyser la vallée du Rhône en faisant abstraction des flux avec l'Europe du Nord, l'Arc alpin, l'Europe de l'Est et le Maghreb ?

C'est à l'échelle nationale et européenne qu'il faut débattre de la politique des transports.

On ne peut pas non plus débattre sans s'interroger sur les relations qu'entretient un territoire avec les infrastructures qui l'irriguent ou le traversent. À Montpellier, l'Ag joue le rôle de desserte locale ; à Lyon, malgré 3 contournements successifs, la situation s'est aggravée ; et partout, la spécialisation spatiale a progressivement éloigné habitat,

commerces et emplois les uns des autres. **Sans une réflexion préalable sur l'aménagement du territoire, la politique des transports aboutit dans une impasse.**

Enfin, comment avoir une bonne perception du système Transports sans s'interroger sur le fond : **pourquoi tant de transports de marchandises, et pourquoi tant de déplacements ?** Et là, on touche aussi bien à notre organisation économique qu'à nos modes de vie et de consommation.

Voilà globalement notre perception du système des Transports VRAL. Une tuyauterie bouchée dans un espace contraint, et le sentiment que tous les acteurs concernés, élus, aménageurs, économistes, producteurs, transporteurs, consommateurs et citoyens, abordent tout juste les enjeux véritables via ce débat public.

ET LE FONCTIONNEMENT FUTUR DU “SYSTÈME”

il dépendra selon nous du changement climatique. Si la température moyenne du globe augmente effectivement de 2 à 6°C d'ici 2100 comme les experts l'admettent aujourd'hui, avec les conséquences qu'on nous a exposées, **il est peu probable que nos enfants et petits-enfants aient l'occasion de réfléchir à la congestion routière ; et même de réfléchir tout court.** À cette perspective radicale nous en préférons une autre : diviser l'émission des gaz responsables de l'effet de serre par 7 dans le domaine des transports. En revenant, donc, au niveau d'émissions en 1960, avant que le ferroviaire ne perde sa place prépondérante et que la production et la consommation de masse n'exploient.

Le futur dépendra aussi du pétrole, dont les réserves ne sont pas infinies mais la demande de plus en plus forte. Sans évoquer les risques de conflits internationaux que cela

peut occasionner, situés hors du périmètre du débat, nous pensons que cela peut avoir un effet sur “notre” système transports. Biocarburants ou progrès technologique, les experts que nous avons entendus ne nous ont pas convaincus quant à l'existence de solutions alternatives à court terme, sans parler de la généralisation de leur usage. Par contre, la hausse du prix du baril pourrait se traduire par une baisse des déplacements en voiture individuelle, donc profitable et à la décongestion et au climat.

Le futur dépendra aussi de la situation économique dans 20 ans. Abstraction faite du climat et du pétrole, si la mondialisation se poursuit selon les mêmes règles économiques avec délocalisation des emplois et baisse des salaires, on peut parier qu'un nombre toujours plus important de Français verra ses revenus diminuer - ainsi

que sa mobilité. Pas de travail, pas de voiture - et souvent : pas de voiture, pas de travail non plus.

Au-delà de ces deux menaces et de cette incertitude :

En matière de transports marchandises, le futur dépendra de la capacité de nos gouvernants à établir des règles de concurrence équitables :

> Entre transporteurs routiers,

en instaurant des règles fiscales et sociales harmonisées vers le haut au niveau européen, afin de ne pas pousser à la baisse artificielle du prix du transport routier que produit - au détriment des travailleurs de ce secteur - la concurrence.

> **Entre modes de transports,** en faisant payer à son coût le plus juste possible le transport routier. Si le coût de la route augmente de 1% et que celui du ferroviaire baisse de 0,5%, on inverse les tendances en termes de parts de marché respectives, nous a-t-on dit à Lyon. Il faut abandonner l'exonération partielle de la TIPP pour les PL, et prendre en compte leurs coûts externes via une éco-redevance comme l'ont fait Suisses et Allemands. L'éco-redevance

n'est pas une taxe ; elle n'est que le remboursement de ce que le transport routier coûte à la collectivité entière : dégradation des chaussées et de l'environnement naturel, dépenses de santé publiques et dépenses privées liées au bruit, aux accidents, à la pollution, etc... Le débat public a rappelé que les transports causent 18 000 morts prématurées par an en France. Qu'attend le ministère des transports pour réagir, comme il l'a fait pour passer de 8000 à

5000 tués sur la route ?

> **Côté mobilité des personnes,** le futur dépendra de la politique et des moyens mis en oeuvre pour permettre le développement des services ferroviaires (et notamment des TER), et de celui des autres transports collectifs. Il dépendra aussi des choix d'urbanisation et d'aménagement du territoire que feront les élus.

“Quelles orientations souhaitez-vous voir prendre par l'État, dans le respect des 3 piliers du développement durable, afin de remédier à cet état de fait ?”

ClAVRAL :

Nous souhaitons voir prendre par l'État des orientations résolument politiques. Il faut :

> **Qu'il privilégie le long terme et le réaliste dans le calcul politique,**

avec des mesures à court terme qui n'obèrent pas l'avenir, et sans croiser des doigts autour du progrès technologique. Acquérir un courage politique à la hauteur des enjeux est une orientation que nous souhaitons pour l'ensemble de la classe politique ;

> **Qu'il reconnaisse nettement qu'il est illusoire de vouloir prévoir le futur à 20 ans en appliquant les mêmes raisonnements et les mêmes outils d'analyse que par le passé**

Prévoir 40 % d'augmentation du trafic à 20 ans équivaut à un constat d'échec anticipé. Il faut réorienter les services de prévision pour les doter de méthodes et d'algorithmes prospectifs aptes à voir mieux et plus loin ;

> **Qu'il remette en cause les décisions relatives à la route prises lors du CIADT du 18/12/2003,**

dont la réalisation reviendrait à augmenter la capacité routière française de 40%. Sur nos 3 régions, Rhône-Alpes est bien servie dans la distribution des projets : A89, A48, A51, A45. De quoi permettre une belle augmentation des émissions de gaz à effet de serre, faisant fi de l'engagement que l'Etat a pris à Kyoto et

du Plan Climat. Alors que, de l'avis même de l'INRETS au cours d'une réunion, sans ces infrastructures la croissance du trafic serait inférieure aux prévisions annoncées ;

> **Qu'il remette l'économie à sa place : au service des hommes plutôt que sur un piédestal**

Ce sont les infrastructures de transport qui ont permis à la concurrence économique de se développer sans frein. Mais que ce soit ici ou dans le reste du monde, on est maintenant au-delà de l'acceptable sur le plan social et environnemental.

- Combien de transports inutiles avant destination finale ?
- Pourquoi les stocks sont-ils sur la route ?
- La consommation actuelle augmente-t-elle notre qualité de vie, ou la diminue-t-elle ?
- Faut-il favoriser les emplois du routier ou ceux des énergies renouvelables ?
- Et si rien n'est fait en matière de transports en commun, quelle part de la population disposera encore de la sacro-sainte liberté de se déplacer avec le coût du pétrole qui augmente ?

> **Qu'il engage une réelle démocratisation de nos décisions publiques, pour traiter les citoyens comme des gens responsables**

Que l'État communique largement sur le réchauffement climatique et les nécessaires évolutions de nos comportements pour

maintenir notre qualité de vie et celle de nos enfants. Il l'a fait avec succès lors de la crise pétrolière des années 70, et les enjeux sont autrement plus importants maintenant. Qu'il demande ensuite, par voie référendaire, leur avis aux citoyens sur les mesures à prendre, plutôt que d'accuser les consommateurs d'être responsables de la croissance des transports ;

> **Qu'il lance les réformes institutionnelles, réglementaires, ou administratives qui s'imposent**

- Entre autres, qui d'autre que l'État peut :
- donner l'impulsion pour que les infrastructures et services de transport soient gérés de façon coordonnée dans le périmètre le plus pertinent qui soit pour un territoire ?
 - veiller à une gestion rationnelle de la SNCF et de RFF, permettant d'améliorer la qualité de service ou de rationaliser des pratiques logistiques coûteuses en énergie, comme le passage au tout-routier, à quelques exceptions près, des transports postaux ?
 - dégager les moyens financiers, matériels et humains nécessaires au report modal, à l'entretien du réseau ferré, à la réalisation des CPER ?



“Comment acceptez-vous les mesures proposées par l'État ?”



CIAVRAL :

Voilà 44 mesures très diverses : nationales, régionales ou locales, publiques ou privées, de court, moyen ou long terme, coûteuses ou pas, détaillées ou imprécises (aménagement du territoire notamment). C'est une bonne chose que d'être passé de “6 familles de mesures” à “3 orientations” (mobilité soutenable, report modal, requalification/amélioration des infrastructures routières et autoroutières). **Cela ira plus vite pour traduire le choix politique que fera l'État en prenant telle ou telle mesure.**

Nous confirmons ce qui a déjà été exposé (transfert modal, éco-redevance, etc...) par les associations, en réunion ou par écrit. Les mesures relatives à la maîtrise de la mobilité et au report modal sont acceptables. Nous réfutons toutes les hypothèses qui font un pari sur le progrès technologique, d'autant

plus qu'il justifie la fuite en avant sur le routier. Le bon sens recommande de donner la priorité à l'amélioration de l'existant (remise en service de lignes ferroviaires, déviations d'agglomération, etc...), plutôt que tout miser sur quelques gros projets coûteux. Nous récusons bien sûr une fois de plus les mesures qui visent à renforcer la capacité routière.

> **Ce que nous demandons c'est une politique de transports soutenable, en rupture radicale avec le mode routier. C'est aux experts de l'État de trouver les solutions techniques de sa mise en œuvre.**

Les 58 Associations membres de la Coordination inter-associative Animation: FNE, France Nature Environnement

Nationales :

CIPRA France, FNAUT (Fédération Nationale des Usagers des transports) FNE, Mountain Wilderness, RAC (Réseau Action Climat France).

Languedoc-Roussillon :

AMIES, ADPMDA9, ADTC34 , ADQVR Baillargues , CEDPG LR, CLAPE LR, Collectif Cévennes Garrigues, CODETEL, Comité de Défense du Quartier de la Céreirède et de sa Périphérie, Comité de Vigilance de Lattes -Maurin, ECCLA, FNAUT LR, Ass. Muscat, Pinède, Garrigues du Lunellois, FRENE, SPN Gard.

PACA :

Aménager Sans Nuire à Bollène, Aménager Sans Nuire à Piolenc, Arc Environnement, Cité de Sorgues, DDARD, FARE Sud, Féd. Mieux Vivre en Vallée du Rhône, FNAUT PACA , SAPN, UDVPM.

Rhône-Alpes :

ARDEN, ARSMB, ADBR, BiCeFAL , CADS, C2ATR, COJAM, CVPH , DARLY, FNAUT RA, FRAPNA RA, FRAPNA 26 , FRAPNA 38 , FRACTURE, Les Amis de Tournico Sol, LO PARVI , RAT 26-07, SAED, SCL , SCJ), Vivre à St Désirat.

Autres régions :

Alsace Nature, CIAPP, Défense de la Vallée de la Vallière Jura, FCNE, FRANE, Initiative des Alpes, UMINATE.

“Conclusion ?”

L'enjeu majeur qui a émergé du débat public n'est pas pour nous le problème de la congestion actuelle ou supposée à venir, mais le réchauffement climatique. Nos modes de développement et nos comportements ont des répercussions environnementales que la planète n'est plus en mesure de supporter. **Il nous faut revoir notre organisation économique et sociale, repenser notre façon d'habiter, de se déplacer, d'acheter, de fabriquer si l'on veut préserver notre qualité de vie – et, rapidement, assurer notre survie.**

Ce débat est déjà derrière nous. Il nous aura permis de nous rencontrer et d'échanger. Les 58 associations de la coordination ont signé, avec plus d'une centaine d'autres, l'appel national à moratoire sur les projets autoroutiers qui a été lancé le 10 juin dernier. Un rassemblement national, pour alerter sur les changements climatiques et la nécessité de repenser le transport marchandises et nos déplacements, se prépare. **Le débat se termine, mais la mobilisation de la population, à travers ses associations, ne faiblira pas.**