

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 05



MAI 2006

ÉLUS VERTS DES CONSEILS RÉGIONAUX DE LANGUEDOC-ROUSSILLON, PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR ET RHONE-ALPES

Se déplacer autrement

INTRODUCTION AU DÉBAT :

SINCÉRITÉ SUR LE FOND ET SUR LA FORME

1) Pour un débat sincère, nous sollicitons dès aujourd'hui un acte fort du gouvernement

La suspension de tous les projets et décisions sur les infrastructures de transports dans le grand Sud Est de la France pendant la durée du débat public et le respect des conclusions du débat par le gouvernement.

2) Réserves et critiques

Le débat public VRAL qui vient de débiter dans les trois régions bordant le couloir rhodanien touche pour la première fois à des politiques transversales : les transports et l'aménagement à l'échelle d'un territoire de vie et non purement administratif. Nous sommes heureux que les citoyens de Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon aient l'occasion de s'exprimer sur l'avenir de la politique des transports sur leur territoire. Cependant, nous regrettons l'exclusion du débouché Est de la vallée (liaison vallée du Rhône-Italie) du périmètre du débat : le débat, au lieu de marcher sur les deux jambes de l'arc méditerranéen (ou latin), s'avère donc "unijambiste" (réduit à la liaison sillon rhodanien arc languedocien).

Nous déplorons également le fait que plusieurs débats publics (liaison Grenoble-Sisteron, LGV PACA, contournement de Lyon...) et que l'enquête publique sur le doublement de l'Ag* aient eu lieu avant : il aurait été infiniment plus pertinent que le débat général ait lieu avant les débats particuliers.

Nous exprimons notre déception devant un dossier du maître d'ouvrage, qui sert de support au débat, fortement orienté en faveur de la route, les deux familles de mesures s'y rapportant étant les plus valorisées et développées. À croire que la seule alternative à la saturation actuelle des infrastructures soit l'aménagement de l'existant (élargissement) et la création de nouvelles... et dès lors quel intérêt d'ouvrir un tel débat ?

OR DES ALTERNATIVES EXISTENT : le Livre Blanc de la commission européenne, le rapport Blanchet, le gouvernement et président de la République prônent un rééquilibrage des transports de la route vers d'autres modes (fer, fleuve...). Où sont les actes?

CONTACTS

LANGUEDOC-ROUSSILLON
Michel LENTHERIC
michel.lentheric@wanadoo.fr
Tél. : 04 67 22 93 60

PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
Sébastien BARLES
sbarles@regionpaca.fr
Tél. : 04 91 57 52 09

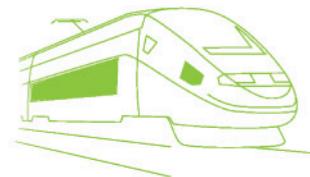
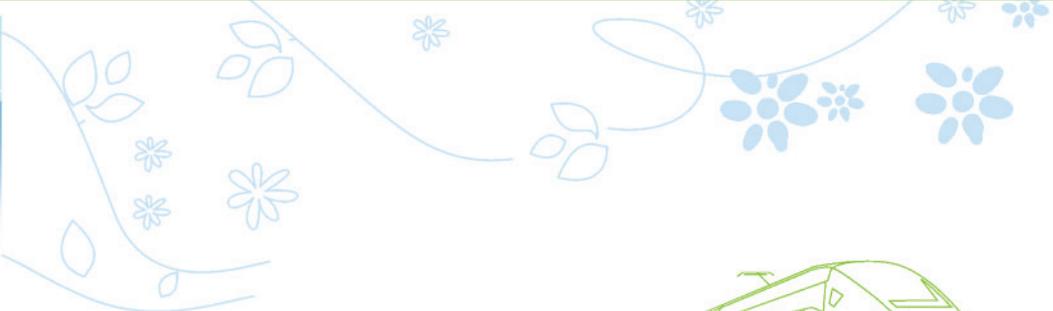
RHÔNE-ALPES
Elodie GINESTE
egineste@rhonealpes.fr
Tél. : 04 72 59 40 86

* Dernière minute

Preuve de la précipitation des autorités, nous nous félicitons de l'avis défavorable émis par les commissaires enquêteurs au sujet du projet de doublement de l'Ag. C'est le résultat de l'écoute attentive des commissaires enquêteurs par rapport au travail de fond réalisé par de nombreuses associations riveraines et des Verts locaux qui ont fait une campagne remarquable de sensibilisation et de mobilisation des citoyens : c'est eux qu'il faut féliciter en premier.

Dans le cadre du débat public organisé par la :

cndp
Commission particulière
du débat public
Politique des transport
vallée du Rhône
arc languedocien



3) Contre-propositions en faveur d'une neutralité des données du débat

Les élus régionaux Verts des régions Provence Alpes Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes demandent à la Commission Particulière du Débat Public de commanditer une contre-étude indépendante des modélisations du ministère de l'Équipement qui servent de base à ce débat (ces dernières étant dépassées) et fondée sur un scénario alternatif et volontariste de développement soutenable.

Cette expertise devra porter sur deux points :

• Une étude sur les évolutions de trafics à horizon 2025 avec notamment :

- la prise en compte de la fin du pétrole bon marché (une estimation à 60 dollars le baril comme cela a été le cas dans le dossier du maître d'ouvrage nous paraît être tout à fait minorée et irréaliste) ainsi que son impact sur les trafics marchandises et voyageurs ;

- l'actualisation des prévisions du dossier ;

- la part des déplacements et transports inutiles dans ces trafics ;

- une vision des enjeux des échanges au niveau européen et mon-

diaux (flux routiers et maritimes) ;

- les impacts et donc le coût réel du transport routier en termes environnementaux, sanitaires, foncier ;

- l'interdiction de transit des matières dangereuses par la route.

- La proposition de véritables scénarii alternatifs et volontaristes sur l'ensemble de l'axe rhodanien et de l'arc méditerranéen tel le report modal associé à des mesures réglementaires et fiscales ainsi qu'à des hypothèses d'optimisation des capacités actuelles des autres modes et d'aménagements/créations d'infrastructures.

CONSTAT DES ÉCHANGES (TOURISTIQUES ET ÉCONOMIQUES) AU NIVEAU EUROPÉEN

UNE REMISE EN QUESTION NÉCESSAIRE

L'accroissement des échanges de marchandises entre Nord et Sud n'est pas non plus inéluctable, indéfini, non maîtrisable. Pour répondre à ces enjeux, il faut revenir à plus de "bon sens".

Plus encore que les choix sur tel ou tel passage de marchandises, ce sont bien des choix politiques, des choix de société qui sont à faire. Nous proposons donc d'ouvrir dès à présent les chantiers qui permettront enfin de traverser le XXI^{ème} siècle sans nuire à l'avenir de nos enfants :

> Anticipation de la fin du pétrole bon marché

et de notre économie pétrolière (chimie, agriculture, transports) donc fortement vulnérable et dépendante de cette ressource.

> Lutte contre les transports inutiles (ex. à vide),

refus de la logique de production low-cost (coût réduit du transport/main d'oeuvre délocalisée à bas prix) et les déplacements contraints.

> Optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes

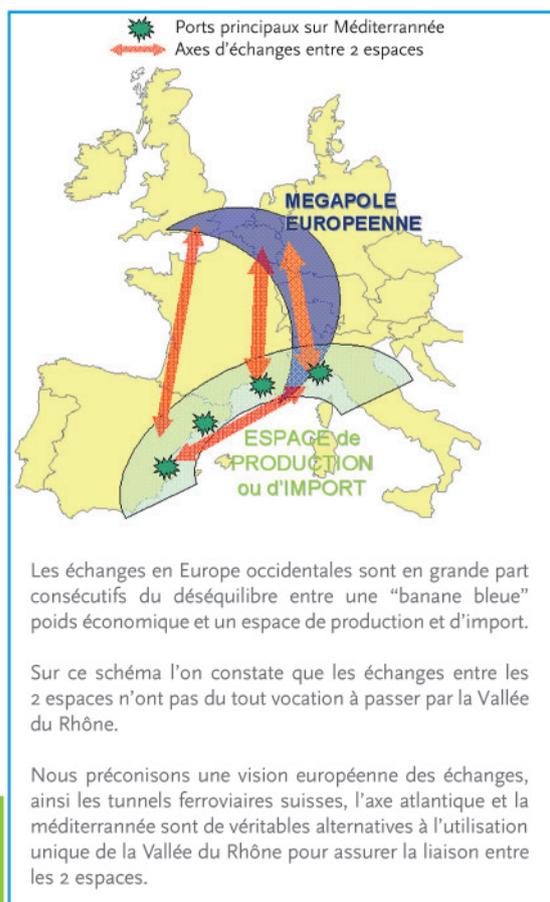
avant d'envisager la constructions de nouvelles : lissage des périodes de pointe (vacances et WE), diminution des transports individuels par des mesures incitatives (covoiturage, mixité habitat/travail/commerce...), utilisation accélérée des nouvelles technologies (choisir l'octet plutôt que le baril = vidéoconférence...)

> Choix d'une agriculture de proximité

> Actions en faveur d'une économie relocalisée,

associées à des circuits courts de distribution.

OUI à l'accessibilité des territoires
NON à la fuite en avant du tout-routier
et de la mobilité à tout prix.



REPORT MODAL : S'ATTAQUER ENFIN AU TOUT-ROUTIER

En supposant maîtrisé l'accroissement des échanges de marchandises, nous ne pouvons conserver le niveau actuel de marchandises circulant sur route (plus de 80%), le sacrifice d'espaces naturels, de vies, de notre avenir économique face à la pénurie prochaine du pétrole bon marché.

Il est temps que la France ose ce que beaucoup d'autres pays font depuis si longtemps : le report modal c'est-à-dire la baisse réelle, forte et significative de la part de la route dans le transport que ce soit de marchandises ou de voyageurs.

> Le report fluvial

Exemple de l'axe Rhône-Saône entre Fos et Pagny : cette infrastructure, naturelle, peut absorber jusqu'à 6 fois le trafic actuel sans investissement majeur, c'est-à-dire près de 500 000 camions/an soit 1 500 camions par jour.

> Le report ferroviaire

Le potentiel de cette filière est conséquent notamment dans les transports de fret

supérieurs ou égaux à 500 km (ce qui correspond au trafic de transit).

Le ferroviaire offre aussi une solution pour le transport individuel : les TER et transports en commun sont une alternative crédible à l'automobile ; les inconvénients de fréquences, de dessertes, de billettique, d'intermodalité peuvent se résoudre à court terme... du moins si les Autorités Organisatrices de Transports se montrent volontaristes et investissent pour l'avenir !

> Le report maritime : le merroutage (ou autoroute de la mer)

Les liaisons entre l'Espagne, l'Italie (et la France) sont à développer et ne nécessitent que des investissements limités (coût d'un

navire : 50 millions d'euros soit 1 à 2 km d'autoroute). Cette offre de merroutage permettrait d'éviter des milliers de camions de transit qui passent actuellement le long des côtes méditerranéennes.

> Les schémas de développement logistique

pour que la politique maîtrise l'aménagement du territoire et les flux de marchandises, pour ne plus subir les choix du privé.

> Le développement des plans de déplacement en entreprise (PDE) et le refus de la promotion par la "voiture de fonction"

pour réduire la part des déplacements professionnels utilisant la voiture.

Transports route/rail

VÉRITÉS MÉCONNUES ET PROPOSITION DE RÉÉQUILIBRAGE

Le trafic poids lourds représente environ 16% du trafic total sur autoroutes mais dépasse les 30% dans la vallée du Rhône.

> La politique du "tout routier" c'est aussi :

- TOUT UN RESEAU ROUTIER (de l'autoroute à la voie communale) SPÉCIFIQUEMENT DIMENSIONNE POUR LES POIDS LOURDS : gabarit des tunnels, largeur des voies, charges des chaussées, ponts...

• C'est la collectivité qui paie les coûts réels que l'activité des transporteurs routiers engendre :

- saturation et dégradation des infrastructures,

- nuisances et pollutions avec les impacts que l'on sait sur la santé humaine et l'environnement... Or, le coût global de ces nuisances est supérieur aux bénéfices générés par cette branche de l'économie.

En comparaison (au passager/km et à la tonne/km), les coûts externes de la route sont quatre fois supérieurs à ceux du ferroviaire.

• Un régime de faveur pour les métiers de la

route : dérogations à la législation du travail (tolérance, non-respect du droit communautaire), aides financières (remboursement partiel de la TIPP)...

• Il y a toujours une exigence pour les projets ferroviaires d'analyse des coûts et de l'utilité sociale, jamais pour les projets autoroutiers!!!

• L'effet aspirateur des autoroutes, un mensonge par omission : une autoroute appelle du trafic routier, celui-ci se développant fortement saturera l'autoroute, nécessitant de nouvelles autoroutes, et ainsi de suite...

Chacun a entendu parler du principe de pollueur-payeur mais qui en a déjà vu l'application lorsqu'il s'agit de transport routier de marchandises ?

> Une taxe sur les poids lourds pour une récupération partielle des coûts réels

Les Verts réclament la création d'une taxe (cf. la RPLP suisse) afin de rééquilibrer les coûts entre modes au bénéfice du rail, du fluvial et du maritime et l'utilisation du produit de cette taxe pour :

• financer et moderniser le réseau ferré européen (infrastructures tels le CEVA, le Lyon-Turin, la ligne du Montgenèvre...);

• financer la recherche-développement sur les énergies nouvelles appliquées au secteur des transports ;

• financer des incitations à la relocalisation de l'économie.

À quand la fin des privilèges du tout-routier au détriment de l'intérêt général, de la préservation de l'environnement, de la santé publique... ?



FISCALITE DU TRANSPORT ROUTIER

DES EXEMPLES À SUIVRE EN EUROPE

> Suisse

depuis 2001 RPLP □ 1,6 ct d'euro/T x km soit 900 millions d'euros par an.

> Allemagne

en 2005 LKW-Maut □ 3,4 M d'euro/an (péage automatique : satellite + Internet.)

OU À NE PAS SUIVRE EN FRANCE

> Remboursement partiel de la TIPP

3,69 ct/L de gasole (cf. E. Luca).

> Refus de l'Eurovignette

Pour indication, en France une redevance poids lourds rapporterait près de 4,6 milliards d'euros dès 2006 et environ 6,3 milliards d'euros en 2020.

LES VRAIS COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER

Comparaison entre rail et route tout ce qu'on ne vous dit pas mais qu'il faut savoir

a. LARGEUR D'EMPRISE

Voie ferrée à 2 voies = 15 m

Autoroute 2 x 2 voies = environ 30 m et interdiction de toute agriculture AOC à moins de 630 m → 1 km d'autoroute 2x2 voies, c'est 10 ha de terrain aliéné soit l'équivalent d'une exploitation maraîchère

b. CONSOMMATION D'ÉNERGIE

Une voiture consomme 50 fois plus qu'un train même occupé à 50%

Un camion consomme 3 à 4 fois plus que le ferroviaire

→ les transports routiers consomment la moitié du pétrole en France

c. ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE en passant/km ou en tonne/km

Voiture 1 000 fois plus que le train

Camion 40 à 60 fois plus que le ferroviaire

→ 1/3 des gaz à effet de serre sont dus aux transports.

d. 40.000 MORTS ET 1,7 MILLIONS DE BLESSÉS PAR AN SUR LES ROUTES DE L'UNION EUROPÉENNE

e. SUR UNE LIGNE À GRANDE VITESSE À 2 VOIES PASSENT AUTANT DE PASSAGERS QUE SUR 6 AUTOROUTES À 2X2 VOIES

PRIX DU PÉTROLE

Le 18 avril 2006, le prix du pétrole battait son record, dépassant allègrement toutes les prévisions données dans les documents du débat public, documents qui datent de février 2006. Ainsi seuls les experts du gouvernement n'ont pas vu venir la fin du pétrole a bon marché ?!

Groupe des élus Verts de Languedoc-Rousillon

Maryse ARDITI
Michel LENTHERIC
Marie MEUNIER
Sylvain PASTOR

Groupe des élus Verts de Provence-Alpes-Côte d'Azur

Jean-Luc BENNAHMIAIS
(Député européen élu dans le grand Sud-Est, conseiller régional)
Annick DELHAYE
(Vice-présidente déléguée à l'environnement, l'écologie et le développement durable)
Catherine LEVRAUD
(Présidente du groupe, vice-présidente de la commission transports)
Jacques OLIVIER
(Co-président du groupe, président de la commission agriculture ;
Président de la commission agriculture, forêt, mer)

Groupe des élus Verts de Rhône-Alpes :

Didier JOUVE
(Vice-président délégué à l'aménagement et à l'animation des territoires et au développement durable)
Jean-Charles KOHLHAAS
(Conseiller régional membre de la commission transports)
Benoît LECLAIR
(Conseiller régional membre de la commission transports ;
Président du groupe des Verts Rhône-Alpes)
Gérard LERAS
(Président commission transports)

Conclusion

Nous regrettons l'exclusion du périmètre du débat de la partie provençale et alpine (traversées France-Italie entre le Montgenèvre et Vintimille).

Nous demandons :

- La nécessité de réduire par 4 nos émissions de gaz à effet de serre (facteur 4) pour lutter contre le réchauffement climatique
- Un moratoire sur toute prise de décisions et expressions d'opinions de la part du gouvernement sur les projets de transports et d'infrastructures dans l'aire du débat public
- La réalisation d'une contre-étude indépendante concernant les prévisions de trafic fret et voyageurs sur les axes rhodanien et latin fondé sur un scénario alternatif et volontariste prenant en compte la fin du pétrole bon marché, les coûts externes des transports routiers en terme environnementaux, sanitaires et fonciers, les perspectives de report modal par l'optimisation des infrastructures existantes et la création de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Nous prônons en matière de déplacements :

- La prise en compte de la crise énergétique globale (dépendance aux ressources fossiles)
- La lutte contre les déplacements inutiles et contraints
- De nouveaux modes de production et de consommation : agriculture de proximité avec circuits courts de distribution, économie relocalisée...
- Une optimisation des infrastructures existantes et un report modal de la route vers le rail, le transport fluvial et maritime et les circulations douces.
- Le financement de nouvelles infrastructures par une fiscalité écologique (taxe carbone, taxation des poids lourds pour financer des projets ferroviaires...), fiscalité qui doit permettre ainsi un rééquilibrage économique entre les différents modes de transport.