A la date du 10 juin, les 53 premières associations membres de la coordination interassociative pour le débat public VRAL ont signé l'appel national à moratoire sur les projets autoroutiers.
Plus de 150 associations avaient fait de même au 26 juin 2005.
Plus d'informations sur http://www.asso-arlp.org/

Appel pour un moratoire sur les projets autoroutiers

Nous, citoyens, associations, syndicats, interpellons les forces politiques et leurs candidats: nous demandons un moratoire sur tous les projets autoroutiers.

Nous lançons un appel en ce sens et souhaitons que soit lancé un débat national sur les transports. Les choix en la matière doivent être cohérents avec le contexte économique, social et écologique du 21eme siècle.

Les autoroutes sont des infrastructures d'une autre époque

Deux éléments majeurs marquent ce début de siècle: le réchauffement climatique et l'augmentation du prix du pétrole présageant sa fin à l'horizon de quelques décennies. La construction de nouvelles autoroutes est inutile et dangereuse dans ce nouveau contexte.

Les émissions de gaz à effet de serre des transports routiers sont en constante augmentation. Ils compromettent déjà les engagements de la France à Kyoto, la construction de nouvelles autoroutes ne peut qu'aggraver la situation.

Le développement du transport routier de marchandises s'est fait au bénéfice d'un pétrole abondant et bon marché. Nous sommes à présent entrés dans une ère de pétrole cher sans alternatives énergétiques crédibles. Pour qui, pour quoi, continuer à construire des équipements qui seront surdimensionnés dans quelques années?

Les autoroutes stérilisent des ressources publiques

Les infrastructures autoroutières utilisent en grande quantité des ressources qui pourraient être mieux utilisées ailleurs. 10 km d'autoroute c'est environ 60 millions d'euros, soit le budget annuel (2004) de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

Cet argent serait plus utile dans la recherche sur les économies d'énergies, la réduction des émissions unitaires des véhicules ou le développement de transports alternatifs à la route - tels que les transports en commun, les modes de développement doux (marche, vélo), l'inter modalité pour le transport de personnes et le rail, les voies d'eau et le transport combiné pour les transports de marchandises. C'est dans ces domaines que la France a du retard, pas dans son maillage routier.

Les autoroutes favorisent surtout les centres urbains

Il n'y a plus de région enclavée en France et l'argument du développement économique apporté par les infrastructures autoroutières a été démenti par de nombreuses études. Les autoroutes favorisent surtout les grands centres urbains au détriment des territoires traversés.

Elles sont par contre intimement liées à une économie mondiale de plus en ouverte et spécialisée, rythmée par l'exploitation des moindres niches d'économie de coûts de production, l'externalisation d'un nombre croissant d'activités et les impératifs des stratégies de flux tendu.

L'augmentation de ces échanges se fait au détriment des populations qui subissent les nuisances des transports sans en exiger de dédommagements et grâce à un pétrole abondant et bon marché. Mais ceci est maintenant remis en question.

Nous voulons d'autres modes de transports qui accompagnent le développement local

Les investissements publics doivent favoriser le développement local, aider à répartir les activités sur tout le territoire, adapter les moyens de transports aux nouvelles réalités de ce début de siècle.

C'était d'ailleurs ce que souhaitent la majorité des français qui selon un sondage fait pour l'IFEN, *"pour l'intérêt de leur région (...) préfèr[ent] des infrastructures locales aux grands équipements régionaux."*

Les autoroutes étaient le symbole d'une époque qui disparaît, celle de l'énergie bon marché, de l'ignorance des conséquences écologiques de l'activité économique, celle aussi de l'autoritarisme des élus dans la détermination des politiques publiques. Nous sommes en 2006 et plus en 1960, notre époque est celle de la fin du pétrole et du réchauffement climatique. Nous exigeons que nos élus nous écoutent et prennent en compte ces nouvelles dimensions avec lesquelles le développement de nouvelles autoroutes n'est pas compatible.

Appel – version longue

De nombreux mouvements citoyens se sont développés ces dernières années pour s'opposer à des projets d'infrastructures autoroutières. Ils sont souvent méprisés par les décideurs qui ne voient dans leur existence que la manifestation d'un phénomène baptisé sous l'acronyme anglais de NIMBY, c'est à dire "Not In My BackYard", ou en français "pas dans mon jardin". Cela signifie que les motivations de ces groupes ne seraient que la défense d'intérêts personnels, de bouts de jardin - alors que les projets autoroutiers sont portés au nom de l'intérêt général. Les plus engagés sont souvent les plus concernés et on a vite fait de conclure que si la nouvelle infrastructure ne passait pas chez eux ils ne se seraient pas mobilisés, à l'image d'une grande partie de la population.

Cette dernière assertion est en partie vrai, on ne s'intéresse de façon générale qu'à ce qui nous touche personnellement mais c'est le cas de beaucoup d'engagements dont on ne discute pas la légitimité, le tout finalement est de savoir si ce combat porte une dimension d'intérêt général, peu importe comment on y arrive. Et d'intérêt général il est fortement question lorsqu'on traite d'infrastructures routières ou plus généralement de transports. Celles ci sont intimement liées aux formes de développement économiques et d'organisation de l'espace et comportent donc toujours des dimensions qui dépassent de très loin le fond de jardin écrasé sous les bulldozers.

En 2006, dans un contexte de mutation économique profonde où la fin des ressources pétrolières est à portée de vue, où le réchauffement climatique menace, où les ressources publiques sont rares et les investissements dans des transports alternatifs indispensables, les questions que soulèvent la construction de nouvelles autoroutes sont suffisamment importantes pour que des associations luttant contre le projet d'autoroute Langon-Pau aient pris l'initiative d'inviter toutes leurs semblables, ainsi que toutes les organisations associatives syndicales et politiques régionales et nationales pour, face aux accusations de NIMBY, lancer un appel au NIMCY!: "pas dans mon pays!"(Not In My CountrY)

Les autoroutes: des infrastructures d'une autre époque

Les français, comme l'ensemble de l'humanité, ont deux défis essentiels à relever lors de ces 50 prochaines années: le réchauffement climatique et la fin des ressources pétrolières. Le premier pose la question des conditions de vie de leurs enfants, le second celle de la paix à l'intérieur et entre les nations dans les décennies à venir. Les deux problèmes sont intimement liés et leur solution est simple: le système économique actuel doit ce désintoxiquer du pétrole dont il est extrêmement dépendant et dont la combustion est responsable d'une grande partie de l'effet de serre.

Selon le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC, 2001), les gaz à effet de serre provoqueront une augmentation des températures de 1,8 à 5,4°C d'ici la fin du siècle. Ce réchauffement devrait provoquer une hausse du niveau des mers de 40 à 98 cm en 2100 et, bien qu'il soit encore difficile de prévoir plus précisément, les scientifiques anticipent entre autres effets en France (voir RAC (2004), MIES (2000), ONERC (2003), Météo France (2003)) une diminution de l'enneigement de 20 à 40% à 1500 m selon les massifs montagneux, une accentuation des crues et une diminution des réserves en eau des sols, une mutation des systèmes agricoles, une plus grande sensibilité des écosystèmes aux incendies et l'arrivée de nouvelles maladies du fait de la propagation de leurs vecteurs (moustiques par exemple). Pour toutes ces raisons, les députés français, toutes tendances confondues, ont estimé le 12 avril 2006 que l'effet de serre constituait le *"principal défi du siècle"*.

En 1997 la France s'est engagée à Kyoto à maintenir en 2010 ses émissions de gaz à effet de serre (GES) au niveau de 1990. Entre 1990 et 2002 les émissions des seuls transports routiers ont néanmoins augmenté de 21% (MEDD, Plan Climat 2004), compromettant gravement les engagements internationaux de la France. Les transports routiers sont en effet les premiers responsables de ces émissions avec une part de 25% des émissions totales en 2002 (MEDD, Plan Climat 2004), chiffre qui ne tient pas compte des émissions des activités connexes telles que la construction des véhicules, le raffinage du pétrole, la construction des routes…

Ces chiffres et leur progression illustrent la domination sans partage de ce mode de transport sur les autres. *"En 2000, l'automobile concentrait 84 % des déplacements intérieurs contre seulement 16 % pour les*

transports collectifs. Pour les transports de marchandises (hors oléoducs), là aussi le bitume est roi avec, toujours en 2000, 75 % de part du trafic contre 22 % pour le rail et seulement 3 % pour les voies d'eau." (RAC 2004) Et la tendance n'est pas à la diminution: *" le nombre de voitures particulières est passé de 23,3 millions en 1990 à 28,7 millions en 2002. Le nombre de véhicules utilitaires légers et de poids lourds augmente aussi passant de 4,22 millions en 1990 à 5,05 millions en 2000 pour les premiers et de 535 000 en 1990 à 627 000 en 2000 pour les seconds. Chiffre éloquent : 2,8 millions de camions ont traversé la France en 1999 soit 39 % de plus qu'en 1993".*

Parallèlement aux progrès technologiques qui permettent de diminuer les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre des véhicules, mais qui de l'aveu même des experts de l'OCDE (2000) *"ne seront pas suffisants pour maîtriser l'accroissement des effets environnementaux résultant d'une augmentation de la demande de transports"*, il est urgent de réorienter la politique d'offre de transports de voyageurs et de marchandises vers d'autres modes de transports. C'est d'ailleurs ce que préconisait le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique qui jugeait en 2000 qu'il était *"nécessaire d'avoir au niveau national et européen une action sur l'offre d'infrastructures, d'équipements et de matériels en vue de renforcer l'attractivité des modes de transport les plus favorables à l'environnement (et notamment les transports ferroviaires, maritimes et fluviaux) et de développer de véritables services intermodaux"* (p47).

Au contraire, la construction de nouvelles autoroutes ne ferait que renforcer le développement du transport routier (l'offre routière suscite en effet souvent une augmentation de trafic, qui suscite à son tour un besoin d'augmentation de l'offre…) et éloignerait davantage la France de ses engagements à Kyoto.

L'augmentation récente et à venir des prix du pétrole devraient néanmoins fournir un contexte économique favorable aux mutations dans le secteur des transports.

Comme le précise Didier Houssin (Directeur général du Bureau de Recherche Géologique et Minière) dans un article récent (Problèmes économiques n°2889), le développement du transport routier de marchandises de ces dernières décennies, issu du processus de spécialisation internationale et des stratégies de flux tendus et de stocks minima des entreprises, s'est fait au bénéfice d'un pétrole abondant et bon marché. La raréfaction et la fin proche de cette ressource, combinée à l'arrivée sur les marchés de nouveaux consommateurs (principalement Chine et Inde), ouvre selon Jean Laherrère (Geologie-géophysicien et ancien directeur des techniques d'exploration chez Total - voir son article dans le numéro 315 de la revue Futuribules) une époque de pétrole cher dont le triplement du prix depuis l'année 2000 est une première illustration. La fin du pétrole bon marché et l'absence à ce jour d'alternatives énergétiques efficaces pour le transport routier aura inévitablement pour conséquence son renchérissement et la diminution du trafic qui lui est associé.

Pourquoi alors perdre du temps et des ressources dans la construction d'infrastructures qui seront rapidement obsolètes et inutiles? D'après Didier Houssin "*compte tenu des délais que requièrent les mutations des systèmes énergétiques, une période de vingt à trente ans paraît déjà courte pour nous adapter. (...) Il est urgent, étant donné l'inertie des bilans énergétiques, d'encourager les économies d'énergie, les substitutions aux produits pétroliers, les politiques de transport alternatives et le développement de la recherche vers les nouvelles sources d'énergie."*

La construction de nouvelles autoroutes ne répond pas à ce double défi, de nouvelles infrastructures de ce type aggraveraient même la situation en renforçant le transport routier et donc la dépendance au pétrole et l'émission de gaz à effets de serre. Au vu du contexte économique et écologique de 2006, les autoroutes sont des équipements obsolètes.

Des choix d'investissements, un choix d'avenir

Pour les raisons soulevées précédemment la France va avoir, dans les 20 années à venir, à changer de modèle énergétique. Quels que soient ces choix, ils seront coûteux et nécessiteront d'importants investissements publics. Face à ces perspectives et dans un contexte d'endettement élevé des collectivités, on peut se demander s'il est aujourd'hui raisonnable d'utiliser des ressources publiques pour construire de nouvelles autoroutes.

La réponse à cette question ne passe pas seulement par une comparaison des coûts et des avantages de chaque projet autoroutier, comme c'est couramment fait, mais doit également considérer le "coût d'opportunité" de ces investissements. Autrement dit, le véritable enjeu dans un contexte de ressources rares

est de voir si cet argent ne pourrait pas être utilisé de façon plus utile pour la collectivité dans d'autres investissements.

Le coût financier d'une autoroute est, en plaine, d'environ 6 millions d'euros par km (chiffres du projet d'autoroute A65 entre Langon et Pau), ce qui équivaut sur 10 km au budget 2005 de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (63 millions d'euros). Rappelons également que le budget du ministère de l'écologie et du développement durable était de 800 millions en 2003, soit environ 130 km d'autoroute. En terme d'investissement, le coût d'un lycée de 1000 à 1300 élèves est de 90 millions d'euros, soit 15 kms d'autoroute.

C'est en infrastructures de transport alternatives que la France est déficitaire, pas en autoroutes. Selon le ministre de l'équipement, la France a même 41 % de plus de métrage d'autoroute par habitant que la moyenne européenne. La priorité des ressources publiques doit être accordée à des investissements qui compte tenu des enjeux climatiques et des perspectives pétrolières, prépareront bien mieux la France aux prochaines décennies. A travers ces choix, c'est également un modèle de développement plus convivial que nous pouvons choisir.

Les autoroutes sont "vendues" depuis des années avec la promesse qu'elles attireront activité et prospérité aux zones traversées. Cette supposée relation de cause à effet entre infrastructures de transport et activité économique n'est pourtant qu'un *"mythe politique"*, une *"mystification scientifique"* (Offner, 1993) que plusieurs décennies de travaux empiriques et théoriques d'économie des transports n'ont pas suffit à dissiper. Plus qu'une condition suffisante, les infrastructures de transports sont des conditions nécessaires au développement économique (Quinet 1998) et il difficile de dire, des deux, qui est la poule et qui est l'œuf… type d'activité et type d'infrastructure s'adaptent plutôt réciproquement, les économistes parlent de "congruence" (Offner, 1993). Une infrastructure est donc associée à un type d'organisation de l'espace, et les autoroutes ont provoqué ces dernières décennies, selon Emile Quinet (membre du Conseil General des Ponts et Chaussées) *"une polarisation, c'est-à-dire un renforcement des zones fortes"*, elles *"ont développés des métropoles régionales au détriment des pays qui les entourent. "* (Quinet, 1998)

Les autoroutes et les flots de camions qui les empruntent sont également intimement liées à une économie mondiale de plus en ouverte et spécialisée, rythmée par l'exploitation des moindres niches d'économie de coûts de production, l'externalisation d'un nombre croissant d'activité et les impératifs des stratégies de flux tendu. On fabrique ainsi des chaussures en Allemagne dont on enfile les lacets au Portugal avant de les vendre dans n'importe quel supermarché européen… où elles croisent des crevettes péchées au Danemark et décortiquées au Maroc (RAC, 2004). Ces exemples sont aujourd'hui communs mais pourtant symptomatiques d'une organisation du système productif où le transport ne coûte rien. Cette frénésie d'échange n'est possible qu'au profit d'une large générosité de la collectivité qui accepte les nuisances de ces transports sans en exiger de dédommagements et surtout, au bénéfice d'une ressource énergétique, le pétrole, qui était jusqu'à peu abondante et bon marché. L'augmentation de son prix dans les années proches pourraient bien, comme le prédisent entre autres Philippe Chalmin et Didier Houssin *"favoris[er] une plus grande sobriété dans la circulation des biens et des personnes"* (Houssin, 2005) et *"remettre en cause les stratégies de nombre d'entreprises ayant fait le choix de filières de production éclatées afin de profiter des coûts les plus bas possibles"* (Chalmin, 2005).

Cette réorganisation de la production sous l'effet du renchérissement des transports aura pour conséquence immédiate de réduire le trafic routier et l'utilité des autoroutes. Si elle est comprise et accompagnée, cette nouvelle organisation de l'activité économique nécessitera des investissements publics qui au contraire des autoroutes, seront au service du développement local. C'était d'ailleurs déjà ce que souhaitaient la majorité des français en 1999 qui selon un sondage pour l'IFEN, *"pour l'intérêt de leur région (...) préfèr[aient] des infrastructures locales aux grands équipements régionaux. Cette attente apparaî[ssait] aussi bien pour les infrastructures de transports (route, train) que pour des équipements collectifs ayant trait à la formation, à la santé ou à la distribution. Dans tous les cas cette préférence [était] exprimée par 70 à 79% de la population: préférence pour les dessertes locales en matière routière ou ferroviaire (...). En un mot, il apparaî[ssait] une profonde attente chez les français: celle de pouvoir disposer d'équipements collectifs plus proches et de taille plus humaine."*

Si les autoroutes ont été associées à l'expansion économique des trente glorieuses et ont sans aucun doute participé à la prospérité économique du pays elles représentent aujourd'hui une époque qui est dépassée, celle de l'énergie bon marché et abondante, celle de l'ignorance des conséquences écologiques de

l'activité économique et celle aussi, de l'autoritarisme des élus dans la détermination des politiques publiques. Nous sommes en 2006 et plus dans les années 60 où le programme autoroutier français a été lancé, notre époque est celle de la fin du pétrole et du réchauffement climatique. Nous exigeons que nos élus prennent en compte ces nouvelles dimensions avec lesquelles le développement de nouvelles autoroutes n'est pas compatible.

Bibliographie

- **Ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD), 2004, Plan climat 2004 – Face au changement climatique agissons ensemble, 88p**
- **Mission Interministérielle de l'Effet de Serre (MIES), 2000, Impacts potentiels du changement climatique en France au XXIeme siècle**
- **Observatoire National sur les Effets du Réchauffement Climatique (ONERC), 2003, Conséquences du réchauffement climatique sur les risques liés aux évènements météorologiques extrêmes: sur la base des dernières connaissances scientifiques, quelle action locale?**
- **Météo France, 2003, Régionalisation des changements climatiques, le modèle Arpège-Climat**
- **Gouvernement français, 2000, Programme National de Lutte contre le Changement Climatique**
- **Organisation de Cooperation et de Developement économique (OCDE), 2000, Des transports écologiquement viables**
- **Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques, février 2002, Rapport sur l'évaluation de l'ampleur des changements climatiques, de leurs causes et de leur impact prévisible sur la géographie de la France à l'horizon 2025, 2050 et 2100, 291p**
- **GIEC, 2001, 3èmeRapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat.**
- **Réseau d'Action Climat, France Nature Environnement, FUBicy, FNAUT, WWF-France, 2004, Transports et changements climatiques, un carrefour à haut risque, 66p, (Etude réalisée avec le soutien du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable)**
- **Houssin Didier, 2005, Vers la fin du pétrole?, Problèmes économiques n°2889, p20-23**
- **Problèmes économiques n°2889, 21 décembre 2005, L'ère du pétrole cher**
- **Chalmin Philippe, 2005, Le pétrole va-t-il tuer la croissance?, Alternatives économiques n°240, p58-59**
- **Laherrère Jean, janvier 2006, La fin du pétrole bon marché, Futuribules n°315**
- **Perben Dominique, Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, mardi 11 octobre 2005, Débat sur le financement des infrastructures de transport et l'exploitation des sociétés d'autoroutes, Assemblée nationale**
- **Radanne Pierre, janvier 2006, Accepter le nouveau siècle, Futuribules n°315**
- **Quinet Emile, 1998, Principes d'économie des transports, 419p**
- **Offner Jean-Marc, 1993, "Les effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique, L'espace géographique n°3**
- **Dron Dominique, Cohen de Lara Michel (Cellule de prospective et stratégie), 2000, Pour une politique soutenable des transports, Rapport au gouvernement (1ere édition en 1995), La documentation Française**
- **Le Monde, 13 avril 2006, L'effet de serre, "principal défi du siècle" selon les députés**