

18 juillet 2006

**Contribution de la Fédération Française des Automobile-Clubs
et des Usagers de la Route**

**LA VALLÉE DU RHÔNE
ET L'ARC LANGUEDOCIEN**

Considérations préalables

La démocratisation de l'automobile a été l'un des phénomènes majeurs de la seconde moitié du 20^{ème} siècle. A l'heure actuelle, la France compte 35 millions de véhicules routiers pour 60 millions d'habitants. Un sondage IPSOS de février 2005 a montré que 91 % des Français avaient facilement une voiture à leur disposition quand ils avaient à se déplacer. Plus de 90 % de la population utilise la voiture au moins une fois par semaine et les deux tiers pratiquement tous les jours. Le succès de l'automobile s'explique par la qualité de vie qu'elle procure à nos contemporains. Elle leur permet une liberté de mouvement et des possibilités de choix qui étaient autrefois réservées aux seuls privilégiés, qu'il s'agisse des opportunités d'emploi, des occasions de rencontres familiales ou sociales, des lieux d'achats, ou des destinations de loisir.

Il ne faut donc pas s'étonner par exemple que 80 % de femmes déclarent que l'accès à l'automobile leur a changé la vie (sondage SOFRES 1999) et que la quasi-totalité des jeunes (96 %) partagent le même point de vue (Sondage SOFRES 2000), et cherchent à acquérir une voiture dès qu'ils le peuvent.

En conclusion, tout montre que nos contemporains ne renonceront pas à leur voiture autour de laquelle leur vie est désormais organisée, qu'il s'agisse de leurs activités quotidiennes ou de leurs déplacements de loisirs.

Tous les modes de transport ne sont pas des vases communicants

Certains modes de transport sont en compétition. Il en est ainsi du train à grande vitesse et de l'avion qui s'attaquent au même marché car il s'agit de transports collectifs.

Mais les transports individuels et les transports collectifs ne sont pas en concurrence. C'est ainsi que l'ouverture des lignes ferroviaires à grande vitesse n'a jamais eu d'influence notable sur le trafic des autoroutes qui leur étaient parallèles.

Lors de l'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris-Lille, le trafic ferroviaire s'accrut de 30 %. Les dirigeants de la SNCF affirmèrent donc de bonne foi qu'ils avaient soulagé d'autant le trafic de l'Autoroute A1. En fait, les études ne mirent en évidence aucune influence notable sur ce trafic, qui poursuivit son évolution précédente. Ceci se comprend aisément. La plupart des utilisateurs de l'automobile ne vont pas de centre-ville à centre-ville. Ils partent d'endroits dispersés (banlieue, campagne...) vers d'autres endroits dispersés. Ils parcourent le plus souvent des distances courtes. Ils ont souvent des objets à transporter, et des trajets multiples à accomplir, avec des détours. Quant aux poids lourds, ils ne sont évidemment pas concernés par les lignes T.G.V.

Il est donc vain d'espérer soulager le trafic automobile en développant à grand frais des transports ferroviaires concurrents.

S'agissant des camions, toutes les tentatives effectuées pour détourner significativement le trafic des marchandises ont également échoué. C'est ainsi que l'on prévoit, pour la future liaison de « ferroutage » Perpignan – Luxembourg un trafic de l'ordre de 30 000 semi-remorques qui n'emprunteraient donc plus l'autoroute. Mais il s'agit d'un trafic **annuel** alors que, dans la vallée du Rhône, le trafic **quotidien** est de l'ordre de 20 000 poids lourds par jour ouvrable, auxquels s'ajoutent 40 000 voitures pour un total de 60 000 véhicules quotidiens et parfois beaucoup plus. L'impact sera donc imperceptible, malgré des subventions notables à RFF.

Le succès du camion tient au fait qu'il est le seul à pouvoir prendre la marchandise sur son lieu de production (atelier, usine, verger...) et à l'acheminer sur son lieu de destination (usine, centre commercial, particulier...) sans rupture de charge et donc rapidement et économiquement. Les progrès de l'économie au cours des années récentes sont en grande partie dus au développement du transport par camion qui a notamment permis les pratiques de « juste à temps » qui sont source d'économies considérables pour les industries et les commerces.

Les perspectives d'évolution du trafic sont désormais modérées

Comme beaucoup de phénomènes, le trafic routier suit une évolution que les spécialistes appellent « en S ». Après une longue phase de décollage au cours de laquelle il a évolué lentement, jusqu'en 1950 environ, le trafic routier a connu pendant plusieurs décennies une croissance très rapide. Mais celle-ci est désormais terminée en Europe occidentale, et l'évolution y est très lente à nouveau. De 1996 à 2005, la circulation des voitures s'est accrue en France de 1,2 % par an en moyenne, et celle des poids lourds de 2 % par an. Il faut consulter à ce sujet le remarquable document « Faits et chiffres » édité chaque année par l'Union Routière de France et qui est disponible sur papier et sur internet.

Au cours des quatre dernières années un palier a même été enregistré et la circulation des automobiles a été stable avec 398 milliards de kilomètres parcourus en 2005, niveau identique à celui de 2001 ! Ceci s'explique facilement. Nous sommes entrés

dans une phase de maturité qui tient notamment au fait que personne ne peut conduire deux voitures à la fois. Contrairement à une opinion répandue, la circulation routière ne va donc pas « dans le mur ».

Ceci ne signifie pas qu'il n'y aura plus nulle part aucune augmentation de la circulation. Mais les augmentations seront localisées et modérées, et il sera possible d'y faire face à condition d'investir raisonnablement là où ce sera nécessaire.

Ce sera notamment le cas dans la vallée du Rhône. On peut à cet égard constater avec intérêt ce qui s'est passé avec l'Italie, pour en tirer des conclusions concernant le trafic en provenance d'Espagne. Le trafic routier entre l'Italie et le reste de l'Europe ne connaît désormais plus qu'une croissance modérée, de l'ordre de 2 % par an (réf. Faits et chiffres 2005. Union Routière de France). Depuis dix ans, il a même **diminué** entre la France et l'Italie au travers des deux tunnels alpins du Mont-Blanc et du Fréjus. En 2004, ceux-ci ont connu un trafic cumulé de 1,48 million de camions contre 1,53 million dix ans plus tôt en 1995. C'est que les arbres ne montent pas jusqu'au ciel, bien que de multiples prévisions officielles, plus alarmistes les unes que les autres, mais dénuées de fondement, aient affirmé que ce trafic allait très rapidement doubler.

De même, le rythme de croissance du trafic des poids lourds entre l'Espagne et la France, qui avait atteint des taux très élevés, manifeste maintenant une tendance très nette au ralentissement comme il fallait s'y attendre.

De 2001 à 2004, l'accroissement a été de 12 % en 3 ans, alors qu'il s'était élevé à 30 % entre 1997 et 2000. (réf. Faits et chiffres).

L'impact de la circulation sur l'environnement

1°) Sécurité routière

Il faut tout d'abord souligner les progrès remarquables accomplis dans le domaine de la sécurité routière. Sur les autoroutes de rase campagne, le taux de tués par milliard de kilomètres parcourus est passé de 36 en 1970 à 10 en 1990 et à 2,4 en 2004, réduisant ainsi les risques pour leurs utilisateurs à un niveau extrêmement faible et que personne n'aurait osé espérer il y a deux ou trois décennies.

2°) La pollution locale

Pour sa part, la pollution locale émise par la circulation routière est en chute brutale depuis quelques années, sinon en voie de quasi-disparition du fait des progrès des véhicules et des carburants.

On peut considérer qu'elle sera négligeable dans une décennie. Dès à présent l'air de nos villes n'a plus rien de comparable avec ce qu'il était dans un passé récent, sans parler du 19^{ème} siècle et de la première moitié du 20^{ème} siècle au cours desquels

l'atmosphère urbaine était dangereuse du fait du recours massif au charbon pour les industries et les chauffages.

C'est ainsi qu'à Paris la pollution de proximité (Nox ; CO ; Soufre ; Plomb ; Hydrocarbures, Poussières, etc.) a décru d'après les relevés d'AirParif des deux tiers en moyenne depuis 10 ans, ce qui est un progrès exceptionnel. Plus précisément, de 1994 à 2004, les concentrations dans l'air de la capitale ont régressé de 3660 microgrammes par mètre cube à 1333 pour le monoxyde de carbone, de 103 à 59 pour les oxydes d'azote, de 16 à 7 pour les oxydes de soufre, de 5,4 à 1,3 pour le benzène, etc. (source : stations AIRPARIF).

La tendance relevée a été évidemment identique pour la province, les mêmes causes produisant les mêmes effets. S'il en fallait une preuve visuelle, celle-ci serait fournie par le constat que les façades des immeubles de nos villes ne se salissent désormais pratiquement plus après avoir été nettoyées et restent blanches, alors qu'il y a peu elles redevenaient noires en quelques mois. Jamais nos villes n'ont été aussi belles qu'aujourd'hui.

3°) La contribution à l'effet de serre

Il est tout à fait exact que la circulation routière émet du gaz carbonique (CO₂), et qu'il n'existe aujourd'hui pas de possibilité technique d'éliminer ces rejets. Le trafic routier contribue donc à l'effet de serre, et il en est notamment ainsi de la circulation dans la vallée du Rhône.

Toutefois, il est intéressant de quantifier le problème par le rappel de quelques données qui sont peu connues. Les émissions de gaz carbonique s'élèvent à 25 milliards de tonnes pour l'ensemble de la planète, dont 12 % pour la circulation routière. Cette source vient donc après les centrales électriques (25 %), les industries (15 %) et le chauffage des immeubles (14 %), alors que l'opinion publique considère l'automobile comme la première responsable de ce phénomène.

Pour sa part, la France émet au total 360 millions de tonnes de CO₂, soit 1,6 % du total mondial. Avec 6 tonnes par habitant, nous sommes de très loin les meilleurs parmi les grands pays développés. L'Allemagne émet en effet 10 tonnes par habitant et les Etats-Unis 19 tonnes ! Ce résultat est dû à l'existence de notre programme nucléaire car les centrales atomiques n'émettent pas de gaz carbonique, mais il tient aussi au fait que notre parc automobile est économe, notamment du fait de la proportion élevée de véhicules diesel de cylindrée petite ou moyenne. Nous n'avons donc pas de leçon à recevoir des autres pays, mais à donner.

Pour sa part, la circulation routière française émet en France 130 millions de tonnes de CO₂, c'est-à-dire qu'elle est à l'origine de 0,5 % (cinq pour mille) du total mondial des émissions de ce produit.

Sachant que la circulation dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien représente environ 3 % de la circulation nationale globale, il est possible d'en déduire qu'elle provoque des émissions de l'ordre de 4 millions de tonnes de CO₂ par an. Cette considération est intéressante, car elle permet d'évaluer les dépenses qu'il serait justifié de consentir pour tenter de les réduire au nom de la lutte contre l'effet de serre. Il existe en effet depuis le début de 2005, une bourse d'échange officielle entre industriels qui attribue une valeur à la tonne de CO₂ épargnée. Cette valeur a fluctué entre 8 et 27 euros par tonne. Le cours à la date du 10 juillet est voisin de 15 euros.

Si l'on retient la valeur maximale enregistrée jusqu'à présent (27 euros), on voit donc que le coût des émissions de gaz à effet de serre imputable à la circulation dans la vallée du Rhône est au plus de 120 millions d'euros. Une action qui permettrait par exemple d'y réduire le volume de circulation de 5 % entraînerait donc une économie annuelle pour la collectivité de 6 millions d'euros seulement. Elle justifierait donc un investissement maximal de l'ordre de 120 millions d'euros en admettant un taux de rentabilité de 5%, à condition bien entendu que l'exploitation du projet soit ensuite économiquement équilibrée et n'entraîne pas d'autres dépenses.

Il faut enfin rappeler qu'il n'existe aucune méthode connue qui soit susceptible d'alléger la circulation autoroutière de 5 %, pour les raisons qui ont été explicitées précédemment.

Conclusion

Les constats ci-dessus permettent de dégager une conclusion qui peut être résumée en quelques points :

- Il n'y a pas lieu de craindre une explosion de la circulation dans la vallée du Rhône, dont l'accroissement est désormais modéré et maîtrisable : on n'ira pas à la catastrophe si l'on mène une politique raisonnable d'investissement.
- Qu'il s'agisse des automobiles ou des camions, il est impossible de réduire de manière significative le volume prévisible de la circulation dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien en développant d'autres modes de transport. La Commission de Bruxelles elle-même vient de renoncer au mythe du « transfert modal » à l'occasion de la révision de son Livre Blanc sur les transports. Elle a implicitement reconnu que seule la route peut soulager la route (Révision à mi-parcours du Livre Blanc sur les Transports, Commission de Bruxelles. Juin 2006).
- La pollution locale due à la circulation routière est en voie de quasi-disparition
- La contribution de la circulation routière dans la vallée du Rhône aux émissions de gaz à effet de serre est très modeste et le coût que l'on peut leur attribuer ne saurait justifier des dépenses importantes. Comme les actions destinées à réduire la circulation routière ont de surcroît toujours échoué, il s'agirait là d'une des manières les plus inefficaces et coûteuses de vouloir lutter contre la production de gaz à effet de serre. Si l'objectif poursuivi est véritablement de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, il existe de multiples autres

actions qui peuvent obtenir des résultats très supérieurs pour des dépenses beaucoup faibles, notamment dans le secteur industriel. L'argent public est sacré, et il faut donc le réserver aux seuls emplois dont l'efficacité est prouvée.

- Dans ces conditions, la seule recommandation conforme à l'intérêt général est d'accroître la capacité routière sur l'itinéraire considéré au fur et à mesure des besoins, dans l'intérêt à la fois du bon fonctionnement de l'économie européenne dont les transports de marchandises reposent à plus de 95 % sur le camion, et de la qualité de vie des Européens qui empruntent chaque année par dizaines de millions l'autoroute de la vallée du Rhône pour leur travail ou leurs loisirs.
- Cet accroissement de capacité peut être obtenu par la création de nouvelles artères autoroutières, ou plutôt par l'adjonction de files nouvelles de circulation à l'autoroute existante comme le suggère le dossier de consultation. Cette dernière solution est la plus réaliste. Elle est d'autant plus souhaitable qu'elle est techniquement réalisable, et qu'elle ne devrait pas poser de problème de financement. La société exploitante de l'autoroute devrait pouvoir dégager les fonds nécessaires sur les péages qu'elle perçoit, évitant ainsi un appel à un financement public et épargnant l'argent du contribuable.