CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
DANS LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

Nom : Luca
Prénom : Edmond
Expert consultant en transports publics.
Organisme :
Coordonnées :
Lieu :
Date :

Remarques suite à la lecture de certains cahiers d'acteur

Les CCI et l'effet de serre

Nous constatons que les différents cahiers d'acteurs issus des CCI sont nettement favorables à la poursuite du quasi tout-routier, considérant que les modes alternatifs à la route ne peuvent être que marginaux (distance minimale à parcourir, surcoût, manque de fiabilité, etc…). Dans les rares cas où les cahiers d'acteurs des CCI évoquent explicitement le financement des modes alternatifs par une éco-redevance Poids Lourds, la taxe carbone, c'est pour refuser nettement ce type de mesure (CCI du Rhône et CCI de Nîmes Alès) ou les dénigrer. Les CCI n'abordent à aucun moment l'incompatibilité entre la croissance des transports routiers et la nécessité de diviser par 4 les émissions à gaz à effets de serre. Les CCI ne tiennent absolument pas compte du changement climatique ou de l'épuisement de la ressource pétrolière : sur les 8 cahiers d'acteurs qu'elles ont produits, 4 ne mentionnent d'aucune manière le problème climatique, 1 se trompe de problème (« la pollution atmosphérique »),1 parle de développement durable comme Mr Jourdain faisait de la prose. Les 2 derniers évoquent les gaz à effets de serre, mais réclament un renforcement des routes. Est-ce bien responsable ?

Les acteurs du ferroviaire se sous-estiment

Quant aux cahiers d'acteurs des pro-ferroviaires (SNCF et RFF), nous constatons qu'ils sous-estiment les performances du rail par rapport au routier. Ils prennent en compte, suppose t-on, le taux de charge actuel des trains, qui sont largement sous-utilisés en France, au lieu de considérer le taux de charge possible d'environ 50% qu'il serait possible d'atteindre avec une politique volontariste de fret ferroviaire. Voir à ce sujet le cahier d'acteur de la Sauvegarde des Coteaux du Lyonnais. Ce qui permettrait alors d'émettre environ 40 fois moins de CO_2 pour le transport de marchandises par le rail que par la route (et 500 fois moins de CO_2 si l'on compare un voyageur en train par rapport à la voiture).

Le cahier d'acteur de RFF sous-estime quant à lui le gain en matière de consommation d'espace entre une voie ferrée et une autoroute, en évoquant le chiffre de 20% quand les consommations sont respectivement de 15 m, pour le forroviaire, et de 30 m pour l'autoroute.

Il y a encore sous-estimation en matière de la capacité que pourrait prendre le fret ferroviaire au transport routier. La SNCF considère en effet à 8000 le nombre de PL qu'elle peut enlever chaque jour à la route : on est loin des 225 trains de fret de 1500 m de long qu'il est prévu de faire passer par le tunnel du Gothard en 2014 ! Ils représentent plus du double de PL en moins sur la route.

En conclusion, il serait hautement souhaitable qu'une commission d'experts établisse une analyse critique de ces cahiers d'acteurs, pour s'orienter enfin vers un développement durable des transports.