

## **Contribution de Déplacements Citoyens au débat public sur la Politique des Transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien**

- 17 juillet 2006

### **Sommaire**

**I - Contexte général : la politique des transports et déplacements est un enjeu de société majeur du 21ème siècle, pour ne pas dire un enjeu de civilisation** [page 2](#)

**II - Le contexte plus local des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, présenté au débat public** [page 3](#)

**III - Les propositions de Déplacements Citoyens** [page 4](#)

1. Tant que nous n'aurons pas techniquement progressé de façon très significative pour trouver des énergies de substitution au pétrole, il convient de renoncer à la fuite en avant, routière, autoroutière et aérienne, dans laquelle nous nous sommes aveuglément installés ces dernières décennies, individuellement et collectivement [page 4](#)

2. Il convient en revanche de donner un puissant et immédiat coup d'accélérateur aux projets de construction, de rénovation ou de renforcement d'infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires, qui constituent les principales alternatives au " trop routier " dans le domaine des transports à moyenne et longue distance [page 4](#)

- A. Contournement ferroviaire fret de l'agglomération lyonnaise.
- B. Construction d'une LGV mixte fret/voyageurs entre la Vallée du Rhône et Perpignan.
- C. Construction de la LGV mixte transalpine fret/voyageurs entre Lyon et Turin, sur les axes Paris-Rome et Lisbonne-Budapest
- D. Construction de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône sur l'axe Strasbourg-Lyon.
- E. Construction de liaisons fluviales entre l'amont du bassin de la Saône et le bassin du Rhin
- F. Développement du Port de Marseille
- G. Développement quantitatif et qualitatif des trains express régionaux

3. Les efforts, et les budgets, consacrés à la recherche d'énergie de substitution au pétrole, doivent être amplifiés en France et en Europe d'un facteur 5 ou 10 par rapport à la situation actuelle [page 7](#)

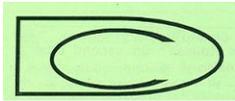
4. Les règles du jeu de nos déplacements doivent être modifiées ou infléchies dans de nombreux domaines [page 8](#)

- A. Limitations et régulations de vitesse :
- B. Prix et taxations des carburants :
- C. Prix des péages autoroutiers :
- D. Tarifs des parkings et Stationnement payant :
- E. Mobilité des biens et des personnes :

5. La continuité du service public [page 12](#)

### **IV - Conclusion :**

*« Dans la course de vitesse qui doit s'engager pour faire face à la fin du pétrole et aux risques majeurs que l'augmentation de la température de la planète fait courir à l'humanité, ce n'est plus le moment de temporiser et de tergiverser. »* [page 13](#)



## **I - Contexte général : la politique des transports et déplacements est un enjeu de société majeur du 21ème siècle.**

**Le développement très rapide des transports de biens et de personnes partout dans le monde au cours des dernières décennies, est une des grandes réalités de notre époque.**

Pour ne parler que de la France, la mobilité a augmenté entre 1990 et 2002, tous secteurs confondus, de l'ordre de 2 % par an, beaucoup plus rapidement que la croissance démographique, qui a été de l'ordre de 0,4 / 0,5 % par an pendant cette même période.

Aussi bien dans les transports de personnes que dans les transports de marchandises, l'accroissement a surtout concerné les transports routiers, qui représentent aujourd'hui la part prépondérante du trafic.

### **Cette mobilité est en soi une bonne chose :**

Elle est liée à un des droits fondamentaux de la personne humaine ( liberté de circulation des biens et des personnes, liberté de se déplacer ) reconnus par notre constitution, et par nos instances internationales

Elle va souvent de pair avec dynamisme, croissance économique et prospérité

### **Mais elle a des effets pervers redoutables :**

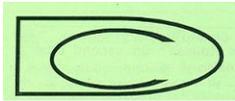
Nourrie par la croissance démographique mondiale ( 300 millions d'habitants en l'an 1000, 1,5 milliard en 1900, 3 milliards en 1960, 6,5 milliards en 2005 ), en progression encore actuellement d'environ 1 % par an ( à ce rythme on double en 70 ans, ce qui conduirait à 13 milliards en 2075 ... ), elle contribue :

- à l'**augmentation des émissions de gaz à effet de serre** ( + 23 % en France de 1990 à 2002, uniquement pour les transports intérieurs en France), alors qu'il faudrait au contraire les réduire très fortement ( d'un facteur 4 nous dit-on ) si l'on veut endiguer l'augmentation croissante de la température moyenne de la planète ( + 2° à + 6° d'ici la fin du siècle, selon les scénarios ) et les risques majeurs qu'elle fait courir à l'humanité

- à l'**épuisement de la ressource pétrole**, engloutie principalement en France par les transports, alors que les réserves mondiales connues de pétrole conventionnel ne représentent plus qu'environ 30 ans de la consommation annuelle actuelle.

- à engendrer de nombreuses nuisances environnementales : **nuisances sonores, pollution de l'air**, même si les progrès techniques réalisés dans ces domaines depuis une ou deux décennies ont permis de limiter amplement les dégâts.

**C'est dire que les transports et déplacements sont un enjeu de société urgent et majeur du 21ème siècle, pour ne pas dire un enjeu de civilisation.**



## **II - Le contexte plus local des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, présenté au débat public**

**La croissance des transports, particulièrement des transports routiers, dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien illustre, de façon éclatante et amplifiée, les remarques générales sur la croissance de la mobilité et du trafic routier effectuées au I ci-dessus.**

Or, il s'agit là de l'un des couloirs de transport les plus fréquentés d'Europe, qui a valeur de symbole pour la politique des transports de la France et de l'Europe.

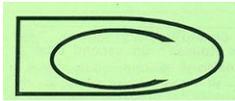
Plutôt que de parler de la Vallée du Rhône, il serait d'ailleurs plus judicieux de parler de l'axe Rhône-Saône, qui est un passage naturel entre le Massif Central et le Jura et les Alpes, quasiment plat et rectiligne sur plus de 300 km de long entre Beaune et Orange, où les trafics routiers sont devenus de plus en plus importants, aussi bien au Nord qu'au Sud de Lyon.

**Sur cet axe que nous appellerons Beaune-Perpignan, il convient de prendre des décisions, non pas en 2020, mais avant 2010, permettant de donner un coup d'accélérateur décisif aux transports ferrés et fluviaux**, particulièrement dans les secteurs où leurs capacités sont insuffisantes. Il n'est en effet pas d'un grand intérêt d'avoir des capacités de transports excédentaires à certains endroits ( moyenne vallée du Rhône en matière ferroviaire par exemple ), si elles sont insuffisantes à d'autres endroits ( à Lyon, où le nœud ferroviaire est saturé, et entre Nîmes et Perpignan ).

Les propositions de Déplacements Citoyens énumérées au Chapitre III ci-après se situent donc dans une logique d'invitation à une action immédiate et très ambitieuse, et non dans une logique de spéculation intellectuelle sur ce qui serait souhaitable au delà de 2020.

Elles supposent de changer radicalement notre vision des choses.

**Dans la course de vitesse qui doit s'engager pour faire face à la fin du pétrole et aux risques majeurs que l'augmentation de la température de la planète fait courir à l'humanité, ce n'est plus le moment de temporiser et de tergiverser.**



### III - Les propositions de Déplacements Citoyens :

Elles s'articulent en 5 chapitres :

**1. Tant que nous n'aurons pas techniquement progressé de façon très significative pour trouver des énergies de substitution au pétrole, il convient de renoncer à la fuite en avant, routière, autoroutière et aérienne, dans laquelle nous nous sommes aveuglément installés ces dernières décennies, individuellement et collectivement.**

Sur l'axe Rhône-Saône et l'Arc Languedocien, cela suppose de renoncer :

- à l'augmentation des capacités des **autoroutes A7 et A9** : les projets soutenus par certains de passer à 2 fois 4 voies ou à 2 fois (3+2 voies) sont en contradiction totale avec les objectifs environnementaux officiels.

- à la construction d'une **autoroute du Piémont Cévenol**

- et à deux des infrastructures autoroutières retenues par le CIADT de décembre 2003, concernant la Région Urbaine de Lyon : le contournement ouest de Lyon, sur l'axe Villefranche- Sud de Vienne ( **le COL** ), et la construction d'une deuxième autoroute entre Lyon et St Etienne par les Monts du Lyonnais ( **l'A 45** ).

**2. Il convient en revanche de donner un puissant et immédiat coup d'accélérateur aux projets de construction, de rénovation ou de renforcement d'infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires, qui constituent les principales alternatives au “ trop routier “ dans le domaine des transports à moyenne et longue distance.**

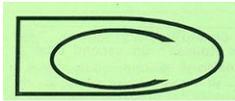
Dans cette optique, citons notamment :

#### **A. le contournement ferroviaire fret de l'agglomération lyonnaise.**

Nous écrivions dans notre contribution de janvier 2002 au débat sur les contournements autoroutiers et ferroviaires de Lyon ( cahier d'acteur N° 10 ) que ce devait être **la priorité des priorités**, compte tenu de l'engorgement croissant du nœud ferroviaire lyonnais, particulièrement au niveau des gares de La Part Dieu et de Perrache

**Ce contournement est de plus en plus urgent pour les transports de moyenne et longue distance, surtout avec la montée en puissance, dont il faut se féliciter, des trains express régionaux de l'étoile ferroviaire lyonnaise.** Montée en puissance qui engendre des besoins nouveaux en sillons pour les transports de voyageurs, notamment sur l'axe Mâcon - Villefranche - Lyon Vaise - Lyon Perrache - Vienne - Valence ( projet REAL ) et sur les axes Lyon-St Etienne, Lyon-Grenoble, Lyon- Ambérieu, Lyon-Bourg, Lyon-Roanne, besoins qui sont considérés comme prioritaires par rapport au fret

Quatre ans après, le tracé du tronçon Nord, entre Ambérieu et Grenay, vient juste d'être retenu, mais **le choix n'est pas encore arrêté pour le tronçon Sud.**



## **Déplacements Citoyens – Association loi 1901**

Quels sont les avantages et les inconvénients des diverses options possibles pour le tronçon Sud ? et leur degré de faisabilité technique, environnementale, financière ?

- options le long de la LGV Lyon-Valence, et raccordement à la vallée du Rhône soit dans le secteur de St Rambert d'Albon soit dans celui de St Vallier ?

- options, partiellement le long d'infrastructures routières, contournant l'agglomération lyonnaise, et raccordement à la hauteur, soit de Chasse, soit de Vienne ?

De quelles estimations dispose-t-on pour déterminer la part potentielle du trafic fret Nord Sud qui n'a pas à s'arrêter à Lyon, et la part qui doit nécessairement passer par le centre de triage de Sibelin ou les gares de fret de Lyon Guillotière et de Vénissieux ?

L'Etat, à qui nous avons posé le 16 mai les questions très concrètes qui précèdent nous a répondu le 10 juillet que le principe du tronçon sud étant acquis, la discussion sur les tracés n'était pas l'objet du débat actuel .....

**Est-ce l'esprit du débat d'esquiver à ce point les questions posées ?**

### **B. Construction d'une LGV mixte fret/voyageurs entre la Vallée du Rhône et Perpignan.**

Ce tronçon sera un maillon indispensable du réseau à grande vitesse sur l'axe Lisbonne-Budapest par Chambéry et Turin, ou sur l'axe Espagne-Nord de l'Europe ( Paris, Londres, Bruxelles, Strasbourg, Berlin etc... ).

Il se situe dans un secteur où la capacité fret est beaucoup plus faible que dans la moyenne vallée du Rhône, en aval de Lyon. Il s'agit d'un véritable goulot d'étranglement pour le fret ferroviaire, qui contribue fortement à la noria des poids lourds sur l'Arc Languedocien.

Si, aux questions que nous avons posées le 16 mai, l'Etat nous a répondu le 10 juillet que deux sous-tronçons étaient entrepris : Perpignan-Figueras et Nimes-Montpellier, avec pour Nimes-Montpellier une présentation des études au débat public prévu en 2008, il est muet sur le sous-tronçon Montpellier-Perpignan. **S'il faut attendre " au plus tôt 2025 "** ( cf. tableau de synthèse des mesures présentées au débat public ), **c'est beaucoup trop tard.**

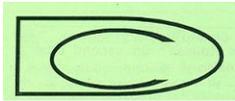
### **C. Construction de la LGV mixte transalpine fret/voyageurs entre Lyon et Turin, sur les axes Paris-Rome et Lisbonne-Budapest**

Bien que son coût prévisionnel soit très élevé ( 7,6 milliards, en euros de janvier 2006, pour la partie internationale ), il s'agit d'une réalisation essentielle, dont le principe semble acquis, au moins en France, par tous les acteurs, dans une perspective pour l'instant à dominante fret.

Selon l'Etat, elle fait actuellement l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

### **D. Construction de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône sur l'axe Strasbourg-Lyon.**

Le débat public qui a eu lieu au 1er semestre 2000 sur cette infrastructure partait de l'hypothèse qu'elle serait mixte fret/voyageurs.



## Déplacements Citoyens – Association loi 1901

Depuis, si le processus de décision de la construction de la branche Nord a avancé, sur l'axe Strasbourg-Besançon, avec prolongement sur Dijon, les informations manquent sur la partie Sud Besançon- Lyon.

Quelles sont les estimations des trafics potentiels, tant pour le transport des voyageurs que pour le fret, auxquels la LGV pourrait répondre sur l'axe Besançon-Lyon ?

Est-ce le tracé partant du raccordement à la LGV Strasbourg-Dijon, au Nord de Dôle pour passer à l'Est de Bourg et à Ambérieu, qui est toujours le plus probable ?

Quels sont les avantages et les inconvénients des diverses options de tracé possibles, notamment pour franchir le Doubs au Sud du raccordement ? et leur degré de faisabilité technique, environnementale, financière ?

L'Etat, à qui nous avons posé le 16 mai les questions très concrètes qui précèdent nous a répondu le 10 juillet que la branche Sud étant supposée réalisée, discuter de son tracé n'est donc pas dans le champ du débat.

Cette réponse est du même style que celle relative au Contournement Ferroviaire Fret de Lyon.

**Il est particulièrement surprenant et préoccupant que l'Etat n'ait rien à dire sur des projets qu'il suppose déjà réalisés**

### **E. Construction de liaisons fluviales entre l'amont du bassin de la Saône et le bassin du Rhin**

Même si le trafic fluvial est faible par rapport aux trafics ferroviaire et routier, sa progression très significative sur la vallée du Rhône au cours des dernières années est un élément très positif. Dans le contexte de la fin du pétrole, et du réchauffement de la température de notre planète, les voies navigables présentent des atouts économiques et environnementaux de plus en plus marqués..

Si les capacités de transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône sont élevées entre la Méditerranée et la région de Chalon, elles sont pour l'instant très faibles entre l'amont du Bassin de la Saône et le Bassin du Rhin.

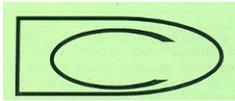
Il conviendrait donc de résorber ce goulot d'étranglement préjudiciable au développement du transport fluvial à moyenne et longue distance de la Méditerranée et du Sud de la France jusqu'aux régions Lorraine et Alsace et à l'ensemble du Bassin du Rhin.

En tenant compte des besoins potentiels sur ces axes, **Déplacements Citoyens est donc favorable au renforcement ou à la construction d'infrastructures fluviales :**

- soit en reprenant le projet d'un canal du Rhône au Rhin à grand gabarit du type de celui qui avait été envisagé dans les années 80

- soit en examinant d'autres hypothèses, notamment celles de deux canaux à moyen gabarit, l'un remontant d'abord la Saône, puis le Doubs pour rejoindre la plaine d'Alsace, et l'autre remontant la Saône beaucoup plus en amont, pour rejoindre la Moselle en amont de Nancy.

L'Association se réjouit d'avoir appris par l'Etat ( réponse du 10 juillet ) que les Régions d'Alsace et Lorraine travaillent sur ces hypothèses. Elle sait par ailleurs que les régions Franche-Comté et Rhône-Alpes se sont également mobilisées sur la question.



## **Déplacements Citoyens – Association loi 1901**

Quelle est la faisabilité géographique, technique, financière, environnementale des hypothèses ci-dessus ? compte tenu notamment de la nécessité de limiter les dénivelés, et donc le nombre d'écluses génératrices de coûts supplémentaires, d'atteintes à l'environnement et de ralentissement du trafic ?

**Des réponses à ces questions devront être apportées le plus vite possible.**

### **F. Développement du Port de Marseille :**

Cette proposition va dans la suite logique du développement du transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône-Rhin, et, dans la perspective du développement des autoroutes de la mer, sur le pourtour italien, français et espagnol de la Méditerranée

### **G. Développement quantitatif et qualitatif des trains express régionaux**

Des efforts importants ont été réalisés ces dernières années sous l'autorité des Régions, tant sur le plan des matériels, que sur celui des infrastructures et de services. Elles se sont traduites par des augmentations de trafic annuelles dépassant souvent les 5 % et atteignant parfois 10 %.

Même si les trafics représentent encore de faibles parts de marché, Déplacements Citoyens est favorable à ce que l'effort soit poursuivi sur tout l'axe Rhône-Saône et l'Arc Languedocien par les régions Bourgogne, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon.

### **3. Les efforts, et les budgets, consacrés à la recherche d'énergie de substitution au pétrole, doivent être amplifiés en France et en Europe d'un facteur 5 ou 10 par rapport à la situation actuelle.**

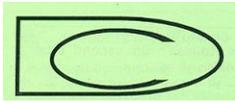
Sur le plan technologique, Déplacements Citoyens milite :

- pour l'accélération des recherches sur le vecteur hydrogène et sur l'utilisation des énergies nucléaires et solaires, tant au niveau de notre pays qu'au niveau international
- pour le développement des véhicules électriques, au gaz et bi-énergie, dans toutes les formes de transport ( urbains, péri urbains et inter urbains )
- pour l'amélioration des rendements des moteurs et la promotion de véhicules moins puissants et plus légers
- pour l'amélioration des techniques de transports combinés plus économiques et plus polyvalentes ( rail/route/fleuve/mer ) que les techniques d'autoroutes ferroviaires
- pour l'augmentation de la longueur des trains de fret, et, à longueur égale, pour une acceptabilité par les convois, de pourcentages de pentes plus élevés.

L'Association est plus réservée sur les recherches concernant les biocarburants : sauf exceptions locales et temporaires. Les besoins alimentaires des habitants de la terre, qui devraient être au minimum 9 milliards en 2050, contre 6,5 milliards aujourd'hui, seront en effet prioritaires dans l'utilisation des ressources végétales.

Parmi les réponses que l'Etat a apportées le 10 juillet aux questions que l'Association avaient posées deux mois plus tôt, nous relevons ainsi :

- que, selon les données communiquées par le Ministère de la recherche et des technologies, le montant consacré en 2004 aux nouvelles technologies de l'énergie, aux



## **Déplacements Citoyens – Association loi 1901**

énergies renouvelables et à l'utilisation rationnelle de l'énergie n'a représenté que 245 millions d'euros au total

- que le programme de recherche et développement " Véhicules propres et économes " lancé en septembre 2005, afin de proposer aux Français à échéance de 5 ans une voiture consommant moins de 3,5 litres aux 100 kilomètres, ne représente que 100 millions.

Au niveau de la France, et compte tenu des enjeux, ces chiffres sont beaucoup trop modestes. Il conviendrait de les multiplier par 5 ou par 10, et de lancer des programmes de recherche de grande envergure au niveau européen.

### **4. Les règles du jeu de nos déplacements doivent être modifiées ou infléchies dans de nombreux domaines, notamment :**

- les limitations et régulations de vitesse
- les prix et les taxations des carburants
- les péages autoroutiers,
- les tarifs des parkings et le prix du stationnement
- la mobilité

Il est du devoir de chaque citoyen, et à fortiori de chaque élu, de contribuer à une prise de conscience des enjeux fondamentaux de notre politique de transports.

Sous le prétexte d'une " acceptabilité sociale " insuffisante de certains projets ou de certaines règles, l'Etat y renonce, alors qu'elles vont dans le sens de l'intérêt collectif.

Si le critère de décision est de ne mécontenter personne, aucune décision ne sera jamais prise.

#### **A. Limitations et régulations de vitesse :**

Une meilleure gestion des vitesses des véhicules routiers peut contribuer de façon très significative à la diminution des consommations de carburants, et ainsi contribuer à la réduction de la pollution en tous genres, de l'accidentologie et des émissions de gaz à effet de serre.

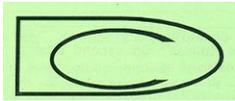
##### **a ) Régulation des vitesses :**

Pour une vitesse moyenne donnée, plus la vitesse est régulière plus la consommation est faible, plus elle est irrégulière et hachée, plus la consommation est forte.

Ce qui explique qu'il faut lutter contre toutes les formes d'embouteillage, aussi bien les embouteillages urbains, où la consommation aux 100 km peut être deux à trois fois plus forte que la normale, que dans les embouteillages routiers et autoroutiers.

Déplacements Citoyens est par conséquent favorable à un certain nombre de mesures présentées par l'Etat au débat public concernant :

- la régulation des vitesses en milieu urbain, routier et autoroutier
- l'interdiction de doubler pour les poids lourds
- la régulation des accès aux autoroutes



## Déplacements Citoyens – Association loi 1901

En milieu urbain, elle est très favorable aux “ ondes vertes “ obtenues par une bonne synchronisation des feux tricolores favorisant une vitesse moyenne de 50 km/h

### b) Optimisation des vitesses :

Nous savons que la consommation de carburants aux 100 km est différente selon la vitesse à laquelle les véhicules roulent.

Des sondages effectués par notre Association nous indiquent que **pour une voiture moyenne avec motorisation diesel, les consommations aux 100 km sont respectivement ( sur parcours plat et à vitesse stabilisée ) :**

- à 30 km/h		5,7 l
- à 50 km/h		4,4 l
- à 70 km/h	<b>3,8 l</b>	
- à 90 km/h		4,5 l
- à 110 km/h		5,9 l
- à 130 km/h		6,8 l

Nous avons demandé à l'Etat les résultats des travaux effectués dans ce domaine par les ministères des transports et de l'environnement

- pour des véhicules légers essence
- pour des véhicules légers diesel
- pour des véhicules utilitaires légers
- pour des poids lourds

Dans sa réponse du 10 juillet, l'Etat nous a transmis d'intéressantes données sur les consommations de carburants constatées en France en 2005, qui font ressortir une consommation moyenne :

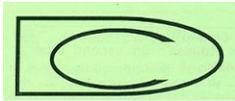
- de 6,94 l aux 100 km pour les voitures particulières
- de 9,41 l d° pour les véhicules utilitaires légers
- de 36,10 l d° pour les véhicules lourds

Dans une deuxième réponse, transmise in extremis le 17 juillet, il nous communique des courbes de consommations aux 100 km de véhicules légers et de poids lourds, selon la vitesse à laquelle ils roulent, qui résultent de l'exploitation statistique par SETRA, de consommations observées en 2000.

Pour les véhicules légers, ces courbes corroborent tout à fait les observations de Déplacements Citoyens rappelées ci-dessus pour des voitures particulières à motorisation diesel, l'Association en tire les conclusions suivantes :

1. pour un grand nombre de véhicules, aussi bien les véhicules légers que les poids lourds, les consommations optimales se situent quelque part entre 50 et 90 km/h, le plus souvent entre 60 et 80 km/h
2. en deçà et au delà de cette fourchette, les consommations augmentent de façon exponentielle.

**Déplacements Citoyens estime** dans ces conditions, qu'en terme de consommations, et donc d'émissions de gaz à effet de serre, il est nettement préférable :



## Déplacements Citoyens – Association loi 1901

- **de rouler en ville à 50 km/h plutôt qu'à 30 km/h** ( ce raisonnement est accentué si l'on raisonne en terme de pollution de l'air, mais atténué, si l'on se place du point de vue de l'accidentologie )

- **de rouler sur autoroute à 90 km/h ou 110 km/h plutôt qu'à 130 km/h** ( ce raisonnement est corroboré à tous les niveaux : pollution de l'air, nuisances sonores, accidentologie etc.. )

### **B. Prix et taxations des carburants :**

Le prix à la production du baril du pétrole a fortement augmenté ces dernières années. C'est une conséquence de sa rareté et des situations de crise qu'elle engendre. Ce phénomène va probablement s'amplifier dans les décennies à venir, même si, par définition, cette tendance haussière prévisible à long terme se fera en dents de scie.

Les produits pétroliers sont par ailleurs fortement taxés dans la plupart des pays. En France ils subissent principalement la taxe intérieure sur les produits pétroliers ( la T.I.P.P. ) et la T.V.A.

Lorsque le prix à la pompe augmente, personne n'apprécie : ni les particuliers avec leurs voitures, ni les professionnels avec leurs véhicules utilitaires légers et leurs poids lourds.

**Déplacements Citoyens considère cependant que l'augmentation des prix des carburants**, qu'elle soit subie ( le prix du baril facturé par les producteurs ) ou qu'elle résulte de décisions propres à la France ( augmentation des impôts et taxes ) **constitue une bonne invitation à devenir plus vertueux.**

L'Association estime regrettable que l'Etat ait cédé à plusieurs reprises aux pressions des syndicats de transporteurs pour que les taxes soient réduites lorsque le prix du baril ( ou du dollar ) entraînait une hausse du prix des carburants à la pompe.

**Elle est plutôt favorable à une augmentation de ces taxes**, quitte à ce que l'augmentation du transport se répercute sur le prix final des biens transportés. **Les recettes complémentaires engrangées ayant vocation à financer :**

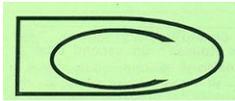
- **les budgets de recherche en énergie de substitution au pétrole**  
- **les infrastructures ferroviaires, fluviales et portuaires** dont nous avons besoin pour sortir du " trop routier ".

**Concernant la taxe carbone** qui figure dans les mesures présentées au débat public, l'Association, tout en étant favorable à l'idée, considère qu'il serait moins lourd sur un plan administratif, d'augmenter la T.I.P.P. que de créer un nouvel outil de taxation, plus ou moins sophistiqué.

Les émissions de gaz à effet de serre ( le gaz carbonique principalement ) sont en effet presque proportionnelles à la quantité de carburants consommés, qui sont eux-mêmes taxables à la T.I.P.P.

### **C. Prix des péages autoroutiers :**

**Déplacements Citoyens est favorable à leur augmentation ou à leur extension**, toujours dans la perspective que les recettes dégagées financent les actions



## Déplacements Citoyens – Association loi 1901

destinées à sortir du “ trop routier “, et ne soient pas de simples machines à engranger des profits pour les gestionnaires.

Concernant les infrastructures lourdes de l’agglomération lyonnaise, le périphérique Nord, déjà en service, et le périphérique Ouest projeté, dont une partie importante ne peut être également qu’en tunnel, l’Association est favorable à des péages qui soient à la hauteur des très forts budgets d’investissements que ces ouvrages génèrent.

Concernant les autoroutes de l’axe Rhône-Saône et de l’Arc Languedocien, mais également celles de l’ensemble de la France, **l’Association préconise une restructuration des grilles tarifaires, conduisant à rétablir une certaine logique entre les péages des voitures légères et ceux des poids lourds.**

Dans sa réponse du 10 juillet à notre question à ce sujet, l’Etat indique qu’un trajet Vienne-Perpignan sur le réseau ASF revient à :

- 32,50 € pour les véhicules légers ( essentiellement les voitures )
- 68,90 € pour les poids lourds à 2 essieux
- 91,70 € pour les poids lourds à 3 essieux et plus

En prenant pour référence la moyenne des deux tarifs poids lourds ( 2 essieux et plus de 2 essieux), soit 80, 30 € , il ressort que le péage poids lourd est à peine 2,5 fois plus cher que celui d’un véhicule léger.

Le même ratio calculé pour le trajet Beaune-Villefranche donne 2,6 fois.

Comme l’on sait par ailleurs

- qu’un poids lourd occupe ..... 3 fois plus de place qu’un véhicule léger
- détériore la chaussée .....1000 fois plus environ
- pollue ..... 5 fois plus
- émet ..... 5 fois plus de gaz à effet de serre

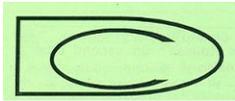
il serait tout a fait justifié que les péages poids lourds et les péages véhicules légers soient dans un rapport d’au moins 1 à 5 et non pas de 1 à 2,5.

**Si les péages des véhicules légers devaient être maintenus, il conviendrait donc, pour rétablir une certaine logique, de doubler les péages des poids lourds**

### **D. Tarifs des parkings et Stationnement payant :**

Lorsqu’on sait qu’une place de parking dans le centre des grandes villes peut coûter plus de 30 000 € , **Déplacements Citoyens est favorable à ce que les tarifs soient en rapport avec l’importance des investissements effectués**, avec cependant des tarifs plus attractifs pour les stationnements des résidents qu’il faut inciter à laisser leur voiture pour mieux utiliser les transports en commun

Là où l’espace est rare, c’est à dire surtout dans les villes, **Déplacements Citoyens considère logique que l’utilisation de l’espace public pour garer un véhicule privé, donne lieu à paiement.** Les tarifs devant être d’autant plus élevés que l’espace est rare



## Déplacements Citoyens – Association loi 1901

Elle préfère cette solution à celle des péages urbains mis en œuvre dans certaines villes comme Londres et Oslo.

### **E. Mobilité des biens et des personnes :**

Comme on l'a vu au chapitre I, c'est son augmentation très rapide qui a été principalement jusqu'à aujourd'hui, à l'origine de la croissance du trafic routier et autoroutier.

#### **Elle est le plus souvent liée à des choix privés :**

- pour les personnes, choix d'habiter la campagne, tout en travaillant en ville, choix des lieux de vacances, choix d'aller faire ses courses dans les grandes surfaces etc...
- pour les entreprises et les administrations, choix de fournisseurs plus ou moins éloignés en fonction des coûts plus ou moins attractifs, et de la possibilité de les répercuter sur les clients.

Déplacements Citoyens considère que, tout en sauvegardant la liberté de circulation des personnes et des biens, il convient d'**inviter les particuliers et tous les acteurs de la vie économique à infléchir leurs choix de mobilité routière**

Les incitations financières : transports routiers plus chers, transports ferrés, fluviaux et maritimes moins chers peuvent aller dans ce sens.

Enfin, l'Association est favorable à des **politiques d'urbanisme permettant une meilleure maîtrise de l'étalement urbain, ce dernier devant être conçu en fonction des infrastructures de transport collectifs existantes ou à créer.**

## **5. La continuité du service public**

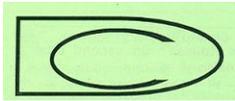
Au cours des dernières décennies, le transport public s'est caractérisé par le pourcentage de jours de grève le plus élevé des grands secteurs de l'économie.

Quelles que soient les raisons de ces grèves, elles jettent un discrédit sur le service public, et lui font du tort, aussi bien pour les transports de voyageurs que pour le fret.

Comment concilier deux principes constitutionnels ? la continuité du service public et le droit de grève ( dans le cadre des textes qui le réglementent, dit la Constitution )

Notre Association avait demandé le 16 mai s'il était prévu dans le cadre du débat public d'**organiser une table ronde sur cette question, à laquelle participeraient associations d'usagers, organisations syndicales, organisations patronales et représentants de l'Etat ?**

Que cette table ronde ait été organisée ou non, Déplacements Citoyens estime indispensable que les 4 parties prenantes se rencontrent pour avancer sur cette question.



#### IV - Conclusion :

Quelles que soient les insuffisances du dossier initial mis à la disposition du public , quelles que soient, en ce qui concerne notre Association Déplacements Citoyens, les insuffisances des réponses de l'Etat aux 13 groupes de questions que nous avons posées le 16 mai pour étayer notre contribution, et la date tardive ( le 10 juillet ) à laquelle elles nous ont été transmises,

**le débat public lancé par l'Etat sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, a eu le grand mérite d'exister.**

Notre association, aux termes de l'article 2 de ses statuts, s'est donné comme **but** : “ *de traduire la volonté de tous d'agir ensemble pour un projet partagé et cohérent concernant toutes les questions urbaines, routières et de transport* “.

Fidèle à ses statuts, elle a été présente à toutes les réunions organisées à Lyon dans le cadre du débat public, et a apprécié la tenue et la teneur des débats.

Pénalisée par les réponse tardives de l'Etat, **elle ne présente** qu'aujourd'hui **sa contribution au débat, avec comme objectif qu'elle soit publiée dans les cahiers d'acteurs**, comme cela avait été le cas pour sa contribution au débat public sur les contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, début 2002.

**Ses propositions supposent de changer radicalement notre vision de la politique des transports, tant individuellement que collectivement.**

**Dans la course de vitesse qui doit s'engager pour faire face à la fin du pétrole et aux risques majeurs que l'augmentation de la température de la planète fait courir à l'humanité, ce n'est plus le moment de la temporisation et de la tergiversation.**

Elle tient pour terminer à remercier M. Bousigues, chargé de rassembler et transmettre les réponses de l'Etat, pour ses commentaires téléphoniques du 13 juillet, et toute l'équipe du VRAL pour son ouverture et sa disponibilité.

Jean Murard, Président