



Initiative Transport Europe

c/o France Nature Environnement, 6 rue Dupanloup, 45000 Orléans
0041 79 740 89 14 info@ite-euro.com www.ite-euro.com

ITE est un réseau d'associations de terrain qui travaille à renforcer les contacts entre les organisations de protection de l'environnement, particulièrement en zone de montagne, et les mouvements d'opposition au trafic dans les pays européens. ITE diffuse régulièrement des informations, organise chaque année un congrès international sur le trafic de transit et une journée d'action internationale. ITE compte une cinquantaine de membres dans 8 pays (dont une trentaine d'associations en France).

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

ITE tient à féliciter la France pour la tenue de ce débat public. Il est crucial de donner la parole à tous les acteurs, ainsi qu'aux citoyens et à leurs représentants associatifs, car en matière de transports, ce sont trop souvent les intérêts d'une poignée d'acteurs économiques qui sont seuls pris en compte.

I. Nécessité d'intégrer les demandes des citoyens

Si les dirigeants politiques européens et français avaient le courage d'organiser un référendum sur la question des transports, il ne fait aucun doute qu'une demande de réduction des transports routiers serait plébiscitée. Les nuisances du transport routier ont dépassé les limites du supportable dans la plupart des régions européennes et pas uniquement en montagne ou dans les agglomérations, comme peuvent le laisser croire les représentants de l'Etat.

Les conséquences du transport routier sur la santé humaine ont fait l'objet de nombreuses études et les conclusions sont toujours accablantes. En voici quelques unes :

- Les particules fines d'une taille inférieure à 2,5µm (PM 2,5), réduisent l'espérance de vie européenne de près de 9 mois, en moyenne (Clean Air for Europe, 2005).
- 18.000 décès annuels en France sont attribuables directement à la pollution routière (OMS, 1999).
- Vivre au bord d'une route à fort trafic multiplie par deux la mortalité par maladies cardio-pulmonaires (The Lancet, 2002).
- Vivre à moins de 500 mètres d'une gare routière multiplie par 12 le risque pour un enfant de décéder d'un cancer (Université de Birmingham, 2005).

II. L'impératif climatique

25% des émissions européennes de gaz à effet de serre proviennent des transports. Ce chiffre pourrait passer à 40% dans 10 ans si des mesures ne sont pas prises pour limiter l'accroissement de la circulation et favoriser un report vers les moyens de transports moins nuisibles. Le secteur des transports est celui où les émissions de gaz à effet de serre augmentent le plus. Les innovations techniques qui permettent de rendre les moteurs plus propres sont noyés par la hausse globale de la circulation et la généralisation de la climatisation¹. Ainsi, malgré les améliorations techniques, les émissions de CO₂ dues aux transports ont progressé d'environ 20% en Europe sur les dix dernières années.

L'Agence Européenne pour l'Environnement affirme même que « contrairement aux objectifs affichés, les transports dans l'UE deviennent moins durables d'un point de vue environnemental ». Elle précise que les transports mettent en péril la capacité de l'UE à atteindre les objectifs fixés par Kyoto.

Accélération du réchauffement

Les observations les plus récentes montrent que les risques de dérèglements climatiques sont plus sérieux que prévus et que le réchauffement de la planète pourrait s'accélérer au delà des estimations des experts, en raison de deux phénomènes :

- La fonte du permafrost (ou pergélisol) : Les terres du grand nord, gelées en permanence depuis des millénaires ont commencé à fondre. En Sibérie, le dégel du permafrost libère des quantités importantes de méthane, un gaz à effet de serre 23 fois plus puissant que le CO₂, qui était jusqu'à lors piégé dans le permafrost.
- L'acidification des océans : Les océans sont d'importants puits à carbone (avec les forêts). Leur acidification observée récemment en tous points du globe risque de diminuer leur capacité à absorber les gaz carboniques émis sur terre.

Quelques années pour agir

La communauté scientifique indique qu'il est urgent de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial. Un arsenal complet de dispositifs doit être mis en œuvre au plus vite afin d'éviter le développement de phénomènes irréversibles (tels que des changements dans les courants marins qui dérègleraient profondément nos climats). Le milieu scientifique a annoncé, lors d'une conférence en Grande-Bretagne en 2005, qu'il restait environ 10 ans pour agir afin d'éviter le point de non-retour et l'enclenchement de processus climatiques que nous ne pourrions plus maîtriser. De plus, agir rapidement serait beaucoup plus efficace que d'attendre quelques années, car les mesures nécessaires seraient alors beaucoup plus contraignantes et coûteuses.

¹ Les gaz frigorigènes (HFC ou gaz fluorés) utilisés pour la climatisation et les transports frigorifiques ont un pouvoir réchauffant 130 à 12.000 supérieur à celui du CO₂. Leur utilisation devient de plus en plus systématique et les émissions de gaz fluorés ont ainsi été multipliées par 50 en 7 ans (1994-2001).

Des effets ressentis dans le milieu alpin

Pour les Alpes, la situation s'aggrave car aux conditions météo extrêmes s'ajoutent la menace de la fonte des glaciers, risquant de provoquer des crues. Parallèlement, la glace éternelle, « la colle » de nos hautes montagnes, fond. La limite du permafrost est montée de 100 à 300 mètres et continue à s'élever. Des ensembles montagneux entiers peuvent ainsi devenir instables et les risques d'éboulement et de glissement de terrain sont multipliés. Les changements climatiques ont également un effet sur l'économie montagnarde. La diminution de la durée d'enneigement à 1.500 m d'altitude provoque déjà des difficultés de fonctionnement pour de nombreuses stations de ski. Plus grave encore, les glaciers représentent 70% de l'eau douce du monde. Leur diminution, aura des conséquences catastrophiques sur les réserves d'eau de la planète, une ressource pourtant indispensable à la vie.

III. L'après pétrole

L'accroissement rapide de la demande mondiale en produits pétroliers et les difficultés croissantes de l'exploitation des forages entraîneront une forte augmentation des prix des carburants. Il serait sensé de commencer le sevrage des économies européennes dès aujourd'hui, pour que l'atterrissage se fasse en relative douceur.

La Suède s'est déjà engagée ambitieusement dans cette voie et a pour objectif de se passer complètement du pétrole d'ici 2020. La Norvège, pays qui possède d'importantes réserves de pétrole, pratique une politique de prix forts des carburants, afin de dissuader la consommation et de faire durer ces réserves le plus longtemps possible.



1. 2.



1. Des représentants associatifs de 5 pays déploient une banderole dans la cour intérieure du Parlement européen de Strasbourg pour demander le maintien des « écopoints » autrichiens 2. La Commission Transport du Parlement européen, en déplacement à Aoste, est surprise par des citoyens italiens et français qui souhaitent exprimer leur point de vue.

Des modèles de politique des transports très divergents

En matière de transports, la Suisse est un pays qui s'est donné les moyens politiques de satisfaire l'objectif économique sans sacrifier ceux de la qualité de la vie et de l'environnement. 65% des marchandises traversent les Alpes suisses par le rail contre 35% par la route. Les citoyens suisses ont, par voie référendaire, exigé que soient inscrites dans la constitution l'interdiction d'augmenter la

capacité des routes alpines et l'obligation de transporter les marchandises par le rail. Les gouvernements suisses successifs ont mis en place une politique volontariste pour favoriser ces objectifs : Développement de l'offre ferroviaire (réforme des chemins de fer, subvention de la route roulante, promotion du transport combiné...). Imposition d'une redevance poids lourds. Construction de nouveaux tunnels ferroviaires alpins.

L'Autriche se situe à l'extrême inverse, même si ce pays est géographiquement similaire à la Suisse, montagneux, sans façade maritime et au centre de l'Europe. Le trafic routier y est en forte expansion depuis plusieurs années, alors que la rail ne cesse de régresser. Ce pays est traversé de toutes parts par un trafic international routier incessant, imposé par l'UE et le sacro-saint principe de la « libre circulation des marchandises ».

Ces exemples montrent que la santé des modes de transports est intimement liée à la politique des transports et à la volonté des dirigeants de favoriser un mode ou un autre. Le discours, qui prétend que les politiques ne peuvent pas influencer le marché, est prodigieusement hypocrite. Pour laisser véritablement le marché décider, encore faudrait-il que les conditions de concurrence soient équitables. Le politique doit fixer les conditions cadres pour que la concurrence soit saine entre les différents modes et cesser de subventionner massivement le transport routier.

La classe politique cherche, par des stratagèmes du plus en plus compliqués, à faire accepter ses actions en faveur du secteur routier, alors que la logique voudrait qu'elle mette en avant l'intérêt de l'économie toute entière et des citoyens. Ainsi :

- On ne double pas le tunnel routier du Fréjus, on s'empare du prétexte de la sécurité pour annoncer la construction d'une galerie d'évacuation surdimensionnée, pouvant permettre la circulation des poids lourds.
- On détourne les lois françaises sur les normes de sécurité des tunnels, qui auraient interdit la réouverture du tunnel du Mont-Blanc aux poids lourds, en publiant une circulaire exemptant les ouvrages internationaux de l'application de ces normes (circulaire Gayssot, 2000).
- On mène une campagne d'intimidation systématique envers les associations et les citoyens engagés dans le mouvement environnemental. Les exemples sont multiples au sein des associations membres d'ITE.
- On gonfle les prévisions de trafic pour imposer de nouvelles solutions routières.
- On avance le manque de rentabilité pour justifier la suppression de trains (Corail), alors qu'on a délibérément réduit les correspondances ou fait disparaître ces trains des horaires pour réduire leur attrait.
- On invoque à outrance les emplois que représente le secteur routier pour justifier ses subventions, alors qu'en réalité l'augmentation des transports est souvent synonyme de « délocalisation » et donc d'une hémorragie d'emplois en France.

Contribution d'ITE, débat public sur la politique des transports VRAL, juillet 2006