



# ASSISES RÉGIONALES SUR LES TRANSPORTS

*Juin 2009*

## **Une mobilité à reconsidérer**

La mobilité des biens et des personnes est souvent à revoir au regard de son utilité et de ses inconvénients.

Elle a augmenté de façon sans précédent avec la disponibilité d'une énergie abondante mais en voie d'épuisement.

La mobilité fut aussi facilitée par le fait qu'elle n'avait pas toujours à supporter le juste coût des investissements dans les infrastructures qu'elle utilise.

Ce phénomène a fortement contribué à la délocalisation des productions et des services dont souffrent certaines parties du territoire.

En ce qui concerne la mobilité des personnes, elle est devenue pour une grande part autre chose qu'un agrément.

L'incidence de la mobilité sur le dérèglement climatique est aussi une donnée à prendre en considération.

L'émission de gaz à effet de serre varie fortement suivant le mode de transport utilisé ; l'émission de gaz carbonique est de 90 g. par km et par voyageur en avion, 81g. en automobile, 3g. par le train.

## **Le transport aérien**

L'intensification du trafic aérien a une très forte incidence sur l'effet de serre (gaz carbonique et vapeur d'eau en haute couche atmosphérique).

En quinze ans ce trafic à presque triplé. Les créations d'infrastructures aéroportuaires nécessitent par ailleurs des aménagements à multiples impacts.

Les difficultés actuelles que rencontre ce mode de transport ne devrait pas être surmontées par des aides publiques sans analyse d'impact ni étude d'alternative.

## **Le transport routier**

Le réseau routier et sa fréquentation sont suffisamment développés au regard des multiples atteintes qu'ils apportent aux milieux ruraux, aquatiques, urbains ou atmosphériques.

Le coût élevé des infrastructures routières inhibe les possibilités de développement des moyens de transports plus économes et d'équipement dans d'autres domaines.

La facture énergétique de la circulation routière est très élevée.

Le recours à une énergie renouvelable dans ce mode de transport est encore utopique ; celui aux agro carburants notamment.

Toute nouvelle infrastructure routière ne peut qu'engendrer une augmentation du flux routier en l'absence de solutions nouvelles en matière de transport.

Il importe aussi de réduire le trafic des camions qui usent 1000 à 10 000 fois plus les infrastructures routières, nécessitent plus d'aménagements et sont responsables pour chaque kilomètre parcouru de 2 fois plus de décès que les voitures.

## **Le transport ferroviaire**

FNE soutient tout engagement de modernisation et de remise à niveau du réseau ferroviaire existant. Cette position rejoint d'ailleurs une des préconisations du livre blanc sur les transports présentés le 12 septembre 2001 par la Commission Européenne.

La modernisation ne devrait pas concerner seulement le réseau mais aussi les modalités d'emprunt de ce type de transport : clarté et régularité des horaires de liaison, simplification d'accès au train, frais de parc à voiture non dissuasifs... Rien n'existe par ailleurs en matière de ferroutage.

## **En Auvergne et dans le Massif Central**

Le relief du Massif Central ne se prête ni au T.G.V. ni aux voies routières rapides ; le coût et l'impact environnemental serait très élevé.

Les contributions de l'Etat, de Réseau Ferré de France et de la Région apportent 413 M€ pour rénover le réseau ferré en Auvergne. Dans le même temps le secrétaire d'Etat aux transports préconise 1,5 milliards de travaux sur le réseau routier national dans la Région, en demandant à cette dernière de contribuer à la dépense. La hauteur des moyens proposés en faveur des infrastructures routières, va à l'encontre de l'effort qui devrait être prioritairement dévolu au rail.

F.N.E. demande l'abandon de tous les projets autoroutiers ; dans le M.C. sont concernées : R.C.E.A., N88, N7, N102 ...

La FRANE s'insurge particulièrement contre les projets (autoroutiers ou non) qui engendrent une atteinte irréversible aux zones naturelles (zones inondables de la rivière Allier notamment) quel que soit le porteur de projet.

L'amélioration des infrastructures ferroviaires est en mesure d'assurer les liaisons internes à l'Auvergne mais aussi la jonction avec les grands axes permettant une ouverture sur le reste de l'hexagone métropolitain.

Les documents préparatoires au schéma régional des infrastructures de transports, font apparaître l'absence d'axes ferroviaires convenables entre la façade atlantique et les principaux couloirs de transport convergeant sur Lyon et Dijon (cf. carte des principaux couloirs ferroviaires européens pour les marchandises).

Les liaisons ferroviaires existantes à améliorer et pouvant desservir l'Auvergne sont : Lyon-Bordeaux, Lyon-Nantes, Clermont-Strasbourg.

La ligne Paris-Toulouse, susceptible de desservir la façade Ouest du Massif Central est aussi d'un niveau insuffisant.

La FRANE soutient les initiatives en faveur du ferroutage.

**Le ou les T.G.V.**

Les créations d'infrastructures, qu'elles soient routières ou ferroviaires, donnent lieu à des travaux de grande ampleur qui détruisent des milieux naturels déjà trop réduits et fragmentés par de nombreux obstacles. Ces travaux ne répondent pas non plus à la nécessité d'économiser l'énergie et les ressources naturelles dont ils font une grande consommation.

La création de lignes grande vitesse peut-elle se substituer au trafic aérien et empêcher la construction d'infrastructures routières déjà inscrites dans le programme du gouvernement ? La réponse est très réservée.

*Juillet 2009*