

**Justice sociale et environnementale
pour les routes et autoroutes.**

Renationalisons les autoroutes !

Limitation de la vitesse à 110km/h



<http://www.effetdeserretoimeme.fr/>

<https://www.facebook.com/effet.deserretoimeme/>

<https://twitter.com/EffetdeSerre76>



Résumé :

Le transport routier reste très émetteur de Gaz à effet de serre et de polluants. Dans le même temps les autoroutes sont concédées à des grands groupes qui n'ont qu'un intérêt augmenter la circulation afin d'engranger des profits toujours plus importants...

Enfin notre territoire est particulièrement maltraité par ses autoroutes et il faut mettre enfin un terme à cette situation, notamment en annulant la construction de l'A133-A134, nouvelle infrastructure à péage.

SOMMAIRE

1] L'enjeu de la limitation du transport routier et des autoroutes.

2] Comprendre la problématique des autoroutes en France.

- 2.A] La répartition des modes de gestion.
- 2.B] Le processus de piège se referme sur les automobilistes via les concessions.
- 2.C] L'omerta démocratique sur le processus de concession.
- 2.D] La manne financière récoltée part dans les poches des actionnaires.
- 2.E] Et pourtant la loi organique dit le contraire.
- 2.F] L'impact des péages sur le modèle tout camion et l'escroquerie engendrée.
- 2.G] La Normandie particulièrement impactée, signe avant-coureur pour A133-A134.
- 2.H] Le cas de l'A28 est caricatural.

3] Les propositions de notre association au grand débat.

- 3.A] La nationalisation de toutes les autoroutes.
- 3.B] La mise en place d'une tarification sociale et juste au vu des besoin de financement des projets alternatifs.
- 3.C] Le maintien des limitations de vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et la limitation à 110km/h sur les autoroutes.
- 3.D] L'arrêt immédiat de toute nouvelle construction d'autoroutes ; notamment l'A133-A134
- 3.E] Le rétablissement d'une taxe poids lourds et leur interdiction sur certains axes.

4] Le contexte stratégique d'amélioration de la lutte contre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique, au nom de la qualité de vie.

Justice sociale et environnementale pour les routes et autoroutes.

Renationalisons les autoroutes !

Limitation de la vitesse à 110km/h

1] L'enjeu de la limitation du transport routier et des autoroutes.

En France l'organisation des déplacements routiers est une source majeure d'inégalités sociales comme en matière de mobilité. Les décisions des pouvoirs politiques du 21e siècle sont à l'origine de cette situation. La gestion des autoroutes, l'organisation des transports et en particulier de la mobilité routière sont des sujets d'intérêt majeur en raison :

- du coût du pétrole et de ses dérivés qui ne fera qu'augmenter (une ressource limitée, produite dans des pays politiquement instables),
- de l'inacceptation sociale de ce coût (cf. le déclenchement du mouvement des gilets jaunes), en relation avec le plafonnement des revenus de nos concitoyens,
- de l'absolue nécessité de limiter le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique

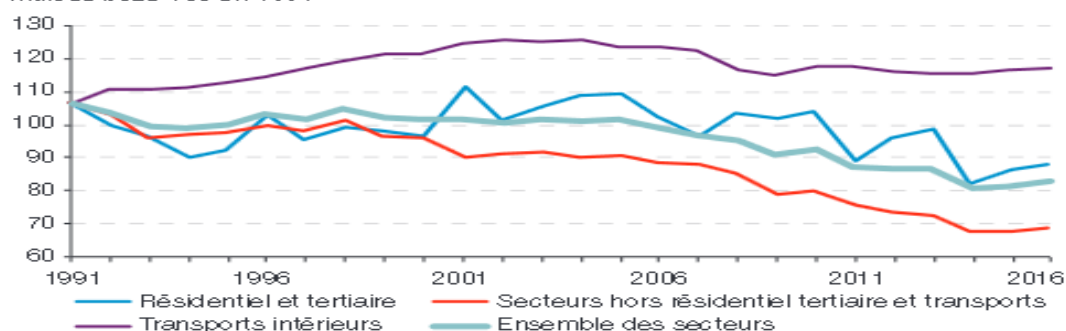
Émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble des transports

Le transport est le plus gros contributeur (29 %) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Sa part s'est alourdie depuis 1991 mais s'est stabilisée depuis 2010. Elle repart cependant légèrement à la hausse en 2016.

Entre 1991 et 2016, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

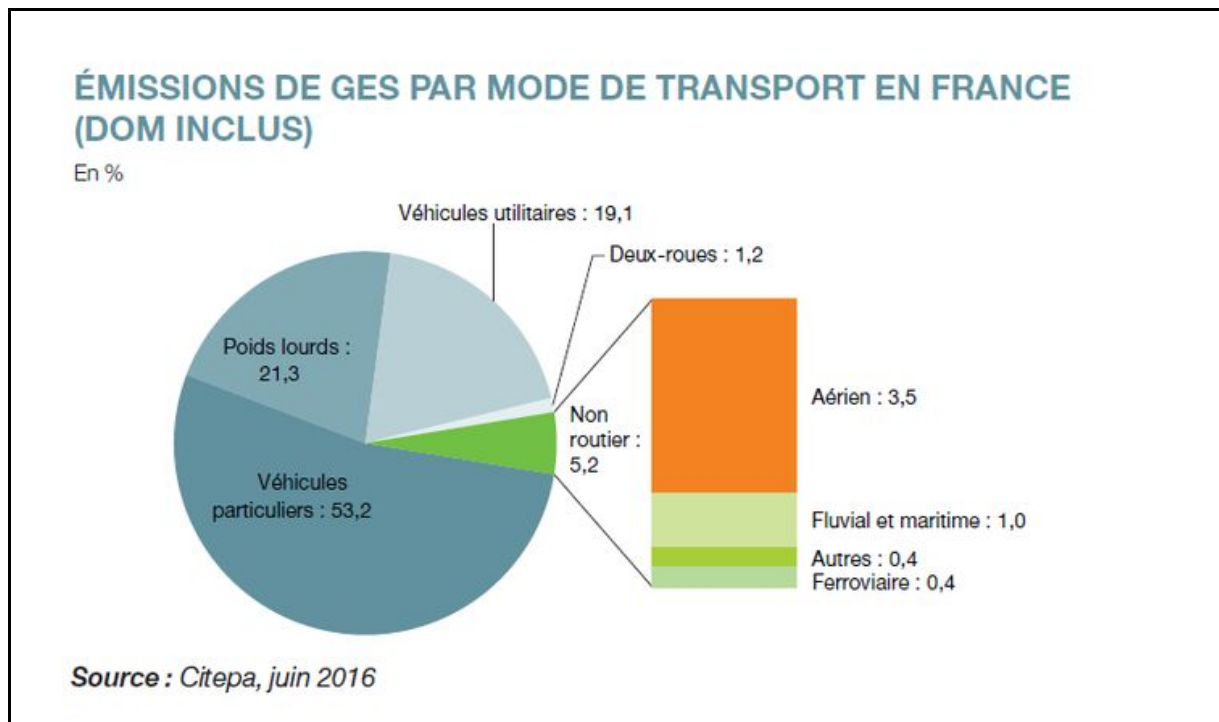
ÉMISSIONS FRANÇAISES DE GES DEPUIS 1991

Indices base 100 en 1991

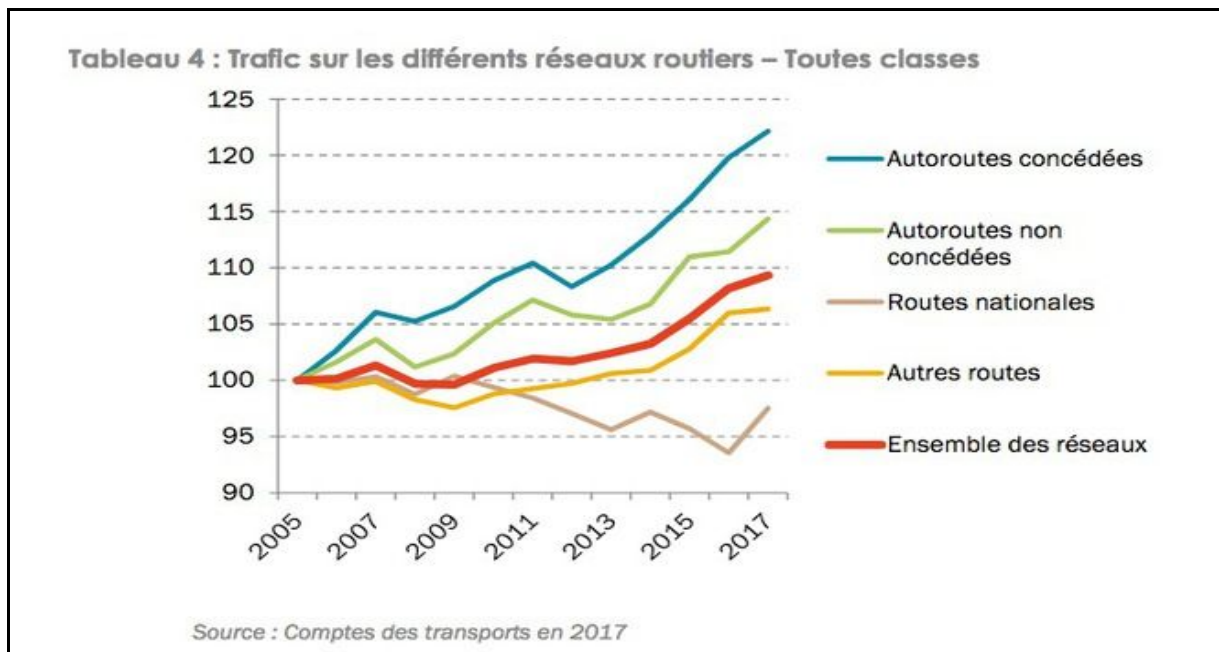


Sources : SDES ; CCTN 2017 d'après Citepa avril 2017 - Format Sector

L'importance du transport routier est centrale dans cette répartition globale dite des transports :



Le graphique ci-dessous vient démontrer que la part des autoroutes est centrale dans l'évolution des trafics.



2] Comprendre la problématique des autoroutes en France.

2.A] La répartition des modes de gestion.

Sur les 20 542 kilomètres constituant le réseau routier national en 2011, on comptait 3 170 kilomètres d'autoroutes non concédées, qui restaient financés par le budget de l'Etat, et 8 771 kilomètres d'autoroutes concédées qui sont exploités intégralement par des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA).



2.B] Le processus de piège se referme sur les automobilistes via les concessions.

Le ministre des Finances de l'époque des grandes concessions en 2005, Thierry Breton, s'était montré rassurant : « *Ne craignez rien (sic) car c'est l'État qui contrôlera et qui fixera les tarifs (des péages).* » Dans un rapport publié le 28 juillet dernier, la Cour des comptes juge, au contraire, que l'État n'a, depuis, jamais fait le poids : « *La négociation des avenants aux contrats de concession et le suivi par le concédant (le ministère des Transports) se caractérisent par un déséquilibre au bénéfice des sociétés autoroutières.* » Et les experts-comptables de l'État de souligner un point crucial : « *Le décret de 1995 garantit aux sociétés concessionnaires une hausse annuelle minimale des tarifs de 70 % de l'inflation [...] Mais les hausses observées sont nettement supérieures à ce seuil, notamment chez SAPN, ASF et Escota.* »

2.C] L'omerta démocratique sur le processus de concession.

Un protocole d'accord a été conclu en avril 2015 par Emmanuel Macron alors ministre de l'économie, et Ségolène Royal alors ministre de l'écologie, avec les sept sociétés concessionnaires autoroutières historiques sur l'avenir des autoroutes mais aussi et surtout sur les parties les plus anciennes, donc totalement amorties. L'accord porte sur l'évolution des tarifs, les extensions de durée des concessions – allant de deux à cinq ans – en contrepartie de 3,2 milliards d'euros de travaux supplémentaires sur dix ans.

Cet accord est jusqu'alors resté secret. En dépit des demandes déposées par Raymond Avrillier ¹, ancien élu écologiste de Grenoble, et du jugement du tribunal d'administratif imposant au ministère des finances et en particulier à Emmanuel

¹ <https://www.mediapart.fr/journal/economie/220716/autoroutes-le-tribunal-administratif-rappelle-macron-l-ordre>

Macron de le lui communiquer, l'État s'est refusé à le rendre public ². L'affaire est désormais dans les mains du Conseil d'État. En décembre 2018, deux ans après avoir été saisi, les magistrats du Conseil d'État ont demandé communication de ce document afin d'en prendre connaissance et d'examiner s'il était ou non communicable.

Ce protocole d'accord n'a jamais été soumis à la représentation nationale !

2.D] La manne financière récoltée part dans les poches des actionnaires.

D'après un rapport de l'Autorité de régulation des activités routières (Arafer), les bénéfices des SCA ont bondi de 25 % en 2016, à plus de 2,8 milliards d'euros. Sur la même période, elles ont reversé plus de 4,7 milliards d'euros de dividendes aux actionnaires.³



2.E] Et pourtant la loi organique dit le contraire.

"L'usage des autoroutes est en principe gratuit." comme le précise la loi du 18 avril 1955 portant le statut des autoroutes. Texte toujours en vigueur dans sa version consolidée du code de la voirie routière, article L122-4.⁴

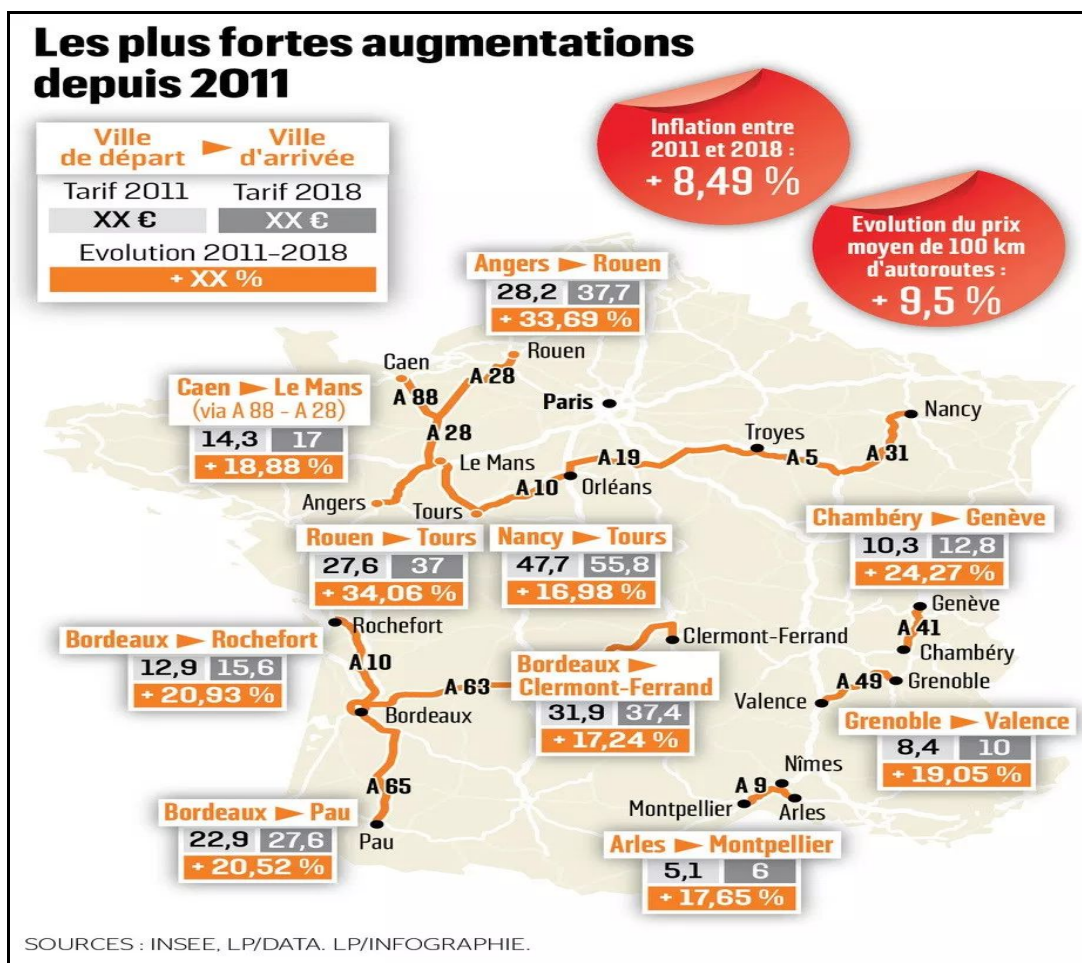
² <https://www.mediapart.fr/journal/economie/180916/autoroutes-bercy-se-bat-pour-eviter-toute-transparence?onglet=full>

³ <http://www.arafer.fr/wp-content/uploads/2017/11/cp-arafer-sca-comptes-2016.pdf>

⁴ http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=110174F461ECFDE2228E085C392ABF28.tpdjo09v_2?cidTexte=JORFTEXT000000880189&dateTexte=20120611

2.F] L'impact des péages sur le modèle tout camion et l'escroquerie engendrée.

"Les péages ont également favorisé un modèle du « tout camion » financé par les automobilistes. En étudiant les tarifs de 2012 sur une vingtaine des principaux parcours, on observe qu'un poids lourd de quarante tonnes (bientôt quarante-quatre) ne paye en moyenne que trois fois le prix d'un véhicule léger, de trois tonnes et demi ou moins. Une étude récente établit que le coût de la construction des chaussées pour les camions à trois essieux ou davantage représente plus de cinq fois celui des voitures. Elle confirme surtout que l'usure des autoroutes ne doit rien à ces dernières. Les dépenses d'entretien structurel ne sont imputables qu'aux poids lourds, avec un niveau quatre cents fois supérieur pour un quarante tonnes que pour un douze tonnes." in Imputation aux usagers PL et VL du coût d'infrastructure des routes ». ⁵



⁵ in Imputation aux usagers PL et VL du coût d'infrastructure des routes », rapport du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, Bagnaux, juin 2009

2.G] La Normandie particulièrement impactée, signe avant coureur pour A133-A134.

* Le tarif de l'itinéraire Mantes-Gaillon, par exemple, a grimpé de 5,1 % par an pendant douze ans. Au total, note la Cour des Comptes, « les recettes effectives des sociétés concessionnaires augmentent plus qu'elles ne le devraient par rapport aux niveaux de tarifs affichés et aux hausses accordées ».

* A150 un autre scandale financier en Normandie.

Un groupement dénommé Albaea assure pour 55 ans la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance, par concession. Ce groupement est composé d'Aberdeen infrastructure un fond de pension spéculatif, et depuis mai 2018 66,7% des actions ont été vendue à un partenaire financier DIF Infrastructure V qui lui aussi est un fond de pension. En 2016 à 3,10 € pour 18 km en voiture, ce nouveau tronçon était parmi les plus chers de France (0,17 € du kilomètre).



En 2015, les estimations faisaient apparaître l'A150 pourrait attirer 14 500 véhicules/jour lors de sa mise en service pour une montée en puissance très lente, espérée à 17 000 au bout de 3 ans. En 2016 la fréquentation était de 8000 veh/jours. On voit bien qu'encore une fois les estimations étaient surévaluée pour justifier de la construction de l'infrastructure bien loin des besoins de la population!

2.H] Le cas de l'A28 est caricatural.

Rappelons que pour une voiture classique, l'A28 coûte 23,70 euros entre Rouen (par l'A13 qui mène à l'A28) et Alençon. Tous ceux qui empruntent l'A28 entre Rouen et Alençon - soit 125 kilomètres -, savent que ce tronçon compte parmi les plus chers de France.

Un montage qui cache des partenaires tout droit issus de la finance :

C'est Alis (Autoroute de Liaison Seine-Sarthe), alors nouveau venu dans le paysage autoroutier français, qui a obtenu, en 2000, la concession de l'A28 Rouen-Alençon pour une durée de 62 ans à partir du 27 octobre 2005, date de la mise en service.

Le principal actionnaire de Alis, avec 33 % des parts, est un prestataire de services hollandais de fonds de pension, de premier plan, avec 184 Mds d'euros d'actifs.

Avec 26 % des actions, Mirova est une société de gestion de fonds, émanant du Groupe Caisse d'Epargne dédié à l'investissement dans toutes les formes de « partenariats public-privé » : c'est l'un des leaders sur le marché français des infrastructures.

3] Les propositions de notre association au grand débat.

3.A] La nationalisation de toutes les autoroutes.

Jeudi 7 mars 2019 à 16h15, le Sénat examine la proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes et à l'affectation des dividendes à l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, relayant un souhait profond de la société face à ce qui est une supercherie. C'est ainsi

que 78% des Français se disent favorables à la nationalisation des autoroutes, selon un sondage Tilder-LCI-OpinionWay.⁶

Cette nationalisation doit permettre d'ajuster les prix, non pas en fonction de la rémunération des actionnaires, mais juste en corrélation avec les besoins d'entretien. Comme nous demandons un moratoire complet sur les nouvelles constructions, le besoin d'investissement est nul sur le routier, ce qui implique que tout l'argent récolté devrait être investi dans les autres modes de déplacement des personnes et de marchandises, comme le fer, le fluvial....

3.B] La mise en place d'une tarification sociale et juste au vu des besoin de financement des projets alternatifs.

Dans le cadre d'une nationalisation nous proposons la mise en place d'un critère carbone et social pour fixer une gamme de prix qui permette de proposer, non seulement aux plus pauvres, entreprises comme particuliers, mais aussi aux moins gourmands en consommation, des prix plus bas que pour ceux qui bénéficient de revenus élevés, et qui utilisent des véhicules très générateurs de carbone. Une gamme de tarifs pourrait ainsi être instaurée, avec des prix progressifs fixés dans le but de financer la maintenance du réseau et les nouveaux investissements indispensables au report modal du transport des marchandises et des personnes.

Nous refusons les pratiques actuelles qui ont tendance à diminuer le coût des très gros rouleurs, s'intégrant ainsi dans une vision traditionnelle du consumérisme, comportement l'on ne peut plus promouvoir aveuglément sans aggraver davantage encore la situation de la planète.

⁶ <https://www.la-croix.com/Actualite/France/Autoroutes-plus-de-3-Francais-sur-4-favorables-a-une-nationalisation-2015-01-29-1274432>

3.C] Le maintien des limitations de vitesse à 80 km/h sur les routes nationales et la limitation à 110km/h sur les autoroutes.

Conduire moins vite permet de réduire sa consommation de carburant, et donc de rejeter moins de CO₂, principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique. La baisse des vitesses maximales autorisées, sur les routes nationales, mais également en ville à 30 km/h, et sur autoroute à 110 plutôt qu'à 130km/h, fait partie des réponses à inscrire dans une stratégie de réduction des impacts environnementaux du trafic : pollution, gaz à effet de serre, bruit.

Selon l'ADEME, la majorité des études montre que le passage de 90km/h à 80 km/h aura un effet plutôt positif sur les émissions et les concentrations de polluants. La baisse des émissions peut atteindre 20% pour les oxydes d'azote et les particules fines type PM₁₀. Cette mesure devait déboucher sur environ 1 million de tonnes de CO₂ en moins émis chaque année dans l'atmosphère. A l'horizon 2030, ce sont plus de 12 millions de tonnes de CO₂ qui devraient ainsi être évitées.⁷

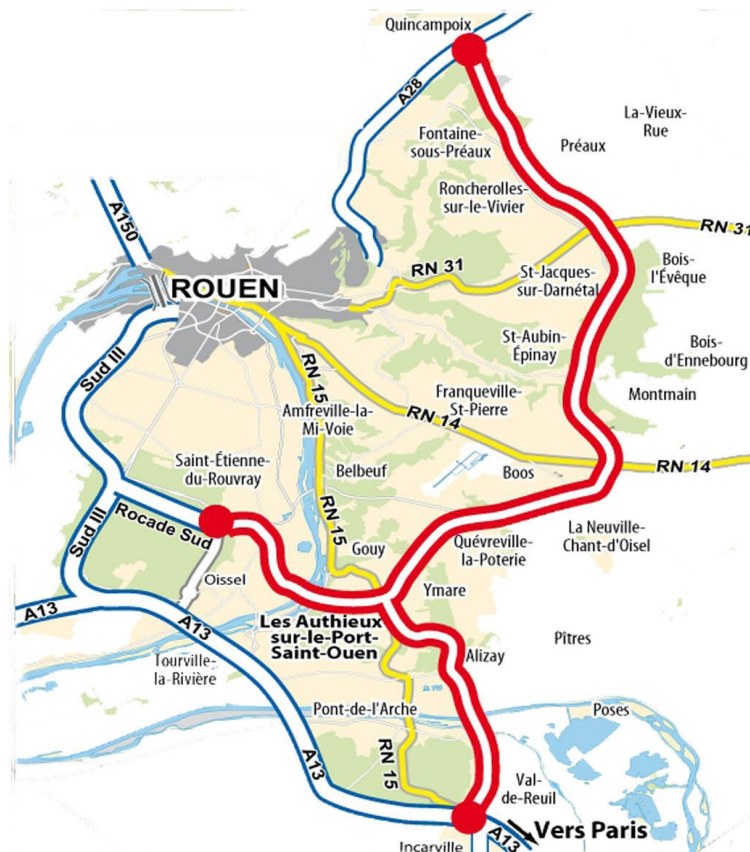
Réduire les vitesses doit inciter, à terme, les constructeurs automobiles à réduire la puissance de leurs véhicules, aujourd'hui excessive, pour faciliter la baisse des consommations de carburant à vitesse équivalente. La réduction des cylindrées doit donc être encouragée par les pouvoirs publics.

3.D] L'arrêt immédiat de toute nouvelles constructions d'autoroutes ; notamment l'A133-A134

Nous demandons l'arrêt des constructions d'autoroutes, ces infrastructures sont des inepties climatiques à échéance de 2050.

⁷ https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/adm00013623_synthese_etude-limitation-de-vitesse_fev2014.pdf

Notamment, le projet d'autoroute A133-A134, faussement appelé contournement Est de Rouen. Ces autoroutes à 2x2 voies doivent relier l'autoroute A28 au Nord à l'autoroute A13 au Sud. Le projet de contournement Est de Rouen comprend aussi le projet de l'autoroute A134. L'ensemble du projet comporte 41,5km de voies, 9 échangeurs et devrait attirer 20 000 à 30 000 véhicules par jour. L'autoroute A133 doit relier l'autoroute A28 sur la commune de Quincampoix et l'autoroute A13 sur la commune d'Incarville. Un échangeur autoroutier, situé entre les communes de Gouy, Ymare et les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen doit permettre un échange avec l'autoroute A134. Il est prévu que l'autoroute traverse de nombreuses terres agricoles, des espaces naturels, menace des captages d'eau potable et passe à proximité d'habitations.



Alors qu'une alternative existe à l'ouest, il est donc inutile de dépenser 1 milliard d'euros.



Le coût de construction d'une autoroute est très élevé : en moyenne, un kilomètre coûte 6.2 millions d'euros. Selon un rapport du Sénat : "*Ce coût est différent selon que les infrastructures sont réalisées en zone urbaine ou hors zone urbaine. Hors zone urbaine, et en site facile, les coûts moyens de construction varient de 1,8 million d'euros par kilomètre (Portugal) à 13,1 millions d'euros par kilomètre (Suisse). Les pays présentant les coûts les plus élevés sont : le Luxembourg avec une moyenne de 9,3 millions d'euros par kilomètre pour les autoroutes en projet, l'Italie avec une moyenne de 7,5 millions d'euros par kilomètre pour les autoroutes réalisées et de 12,5 millions d'euros par kilomètre pour les autoroutes en projet et la Suisse avec 13,1 millions d'euros par kilomètre pour les autoroutes en service.*"⁸

⁸ <http://www.senat.fr/questions/base/1998/qSEQ981212598.html>

Le budget de l'A133-A134 est évalué à 900 millions d'euros sur la base de 2015, il est raisonnable de l'arrondir à 1 milliard une fois terminé. Avec 41.5 kilomètres linéaires, le prix du kilomètre atteindrait 24 Millions d'euros ce qui est logique au vu des ouvrages d'art qui sont à construire sur le tracé (Viaducs, ponts...)

Avec 4 fois le prix moyen d'une autoroute française, il apparaît donc évident que le coût de ces deux autoroutes normandes est absolument pharamineux et scandaleux !

3.E] Rétablissement d'une taxe poids lourds outre leur interdiction sur certains axes.

Quatre ans après l'abandon injustifié de l'écotaxe, alors que les routes se dégradent et que la pollution de l'air s'aggrave, la question de la prise en charge de ces impacts demeure. Le secteur des transports est un des secteurs les plus émetteurs de polluants et de gaz à effets de serre. La circulation des camions en particulier a un impact grave sur la santé des Français et sur leurs finances...

Dans la droite ligne de ce que demande France Nature Environnement nous réclamons donc :

A- La suppression des exonérations fiscales : En effet, le transport routier de marchandises est exonéré depuis 2015 des hausses de la taxe carbone sur le gazole. Autrement dit, contrairement aux automobilistes, les poids lourds à moteur diesel ne payent pas la totalité des émissions de CO2 qu'ils génèrent par leur consommation de carburant. Ce cadeau fiscal accordé aux poids lourds représente pas moins de 900 millions d'euros. Une faveur injustifiée qui favorise le transport par poids lourds et rend le transport de marchandises par train ou par voies fluviales bien moins compétitif. Ce favoritisme est un réel frein dans les luttes contre le dérèglement climatique et la pollution de l'air.⁹

⁹ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.01_rapport_coi.pdf

B- La mise en place d'une redevance kilométrique d'utilisation des routes pour les poids lourds de plus de 3,5 tonnes afin de rétablir l'équité et réduire les pollutions. Sur le principe du pollueur-payeur, il faut une intégration progressive d'une partie du coût de la pollution de l'air et du bruit dans les péages autoroutiers poids lourds.

C- Interdiction des camions sur certains axes autoroutiers afin de permettre le transfert modal, notamment sur les liaisons européennes.

4] Le contexte stratégique d'amélioration de la lutte contre le réchauffement climatique, la pollution atmosphérique, au nom de la qualité de vie.

L'importance de la lutte pour la réduction des gaz à effet de serre n'est plus à démontrer. Mais rappelons que si notre génération n'agit pas en ce sens, ce sont les générations futures qui devront financer le coût du réchauffement climatique, qui est estimé par des économistes à la somme des coûts des deux guerres mondiales du 20^{ème} siècle et de la crise économique de 1929. L'humanité doit maintenir l'évolution des températures en deçà d'un seuil de 2 degrés, sans quoi les impacts économiques, les souffrances humaines poseront la question des conditions de survie de toutes les espèces vivantes.

L'année 2018 a commencé les pieds dans l'eau avec deux tempêtes sérieuses. Les derniers jours confirment une pluviométrie exceptionnelle après plusieurs années « sèches ». 10 à 15 mm de pluie se sont abattus sur la Seine-Maritime dans la matinée du lundi 22 janvier 2018. Elles viennent s'ajouter à un cumul déjà élevé de 20 à 25 mm sur les précédentes 24h. Les sols sont saturés et gorgés d'eau ce qui provoque « un risque d'important de ruissellement et de crue rapide des rivières dans l'ensemble du département », précise la préfecture. Cet épisode succède à une situation de grande pénurie d'eau en 2017, et une période en 2016 au contraire, qui a vu des inondations au printemps. Les phénomènes excessifs se multiplient...

« En 2013, le 5e rapport du Groupe I du GIEC rendait publique l'évaluation suivante :

- *La fréquence ou l'intensité des épisodes de fortes précipitations a probablement augmenté, au moins en Amérique du Nord et en Europe.*
- *Il est probable que les influences anthropiques affectent le cycle mondial de l'eau depuis 1960 : elles ont contribué aux augmentations du contenu atmosphérique en vapeur d'eau, à des changements de la distribution spatiale des précipitations sur les continents à l'échelle du globe, à l'intensification des épisodes de fortes précipitations sur les régions continentales où les données sont suffisantes et à des changements de salinité à la surface des océans.*
- *Les épisodes de précipitations extrêmes deviendront très probablement plus intenses et fréquents sur les continents des moyennes latitudes et dans les régions tropicales humides d'ici la fin de ce siècle, en lien avec l'augmentation de la température moyenne en surface. »*

Pour nos associations, la diminution de la place de l'automobile personnelle est un objectif qui couvre des champs transversaux comme la diminution des gaz à effet de serre, l'amélioration de la qualité de l'air, un espace public plus agréable et plus apaisé, une meilleure consommation des espaces tant dans la densification urbaine que dans la protection ou la création d'espaces naturels et enfin une plus grande solidarité humaine.

En ce qui concerne la pollution atmosphérique, la Métropole Rouen-Normandie doit limiter un phénomène responsable d'une importante mortalité des habitants. En effet, il serait coupable sur ce sujet d'oublier que la pollution atmosphérique tue sur notre aire urbaine rouennaise : en 2002 il y a eu 62 décès anticipés¹⁰ et en 2012 il y aurait eu 111 décès évitables¹¹. Les études menées par les scientifiques s'enchaînent et se corrént. C'est ainsi que l'expertise de l'INSERM indique qu'à Grenoble, Strasbourg, Paris et Rouen, 10% des cancers du poumon sont attribuables à l'exposition aux particules fines¹². C'est le sens même de l'engagement

¹⁰ http://www.invs.sante.fr/publications/2002/psas_020624/programme.html

¹¹ http://opac.invs.sante.fr/doc_num.php?explnum_id=8433

¹² <http://www.inserm.fr/index.php/thematiques/cancer/dossiers/cancers-et-environnement>

de La Métropole dans le cadre de l'appel à projets « Ville respirable » du ministère de l'Environnement.

Enfin, la finitude de la planète doit nous inciter, collectivement, à économiser les ressources naturelles et l'énergie. Or les transports en commun répondent à cette nécessité bien plus que l'utilisation de la voiture individuelle ! De plus, ils offriront à nos concitoyens en difficultés économiques des modes de déplacements peu onéreux dans la perspective actuelle d'augmentation du coût des déplacements liée à l'augmentation du coût des énergies carbonées ou électriques.

Notre territoire, par ses problématiques et ses retards, notre population, par ses difficultés et ses aspirations, méritent une exemplarité fonctionnelle, environnementale et économique et, à plus forte raison, pour des projets de mobilité qui doivent intégrer la notion de multimodalité.