

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

Nom : **DUBOS**

Prénom : **Joël**

Organisme : **Association BiCéFAL Saint-Priest**

Coordonnées : **18A, rue Colette**

tél. : 04 78 20 70 96

courriel : bicefal-saint-priest@wanadoo.fr

Lieu : **69800 Saint-Priest**

Date :

A ce stade du Débat Public sur la politique des transports dans la VRAL, il nous paraît opportun de réaffirmer nos points de vue et d'apporter des précisions sur un certain nombre de questions posées par ce débat et sur des affirmations avancées par les représentants de l'état et des acteurs économiques.

Nous avons souvent entendu :

- 2 que nous ne sommes pas là pour parler de politique et remettre en cause la société, mais pour parler de politique des transports;
- 3 qu'il ne faut pas arrêter les investissements en infrastructures sinon cela va ralentir l'économie ! sous-entendu, il y aurait un lien entre développement de l'économie et croissance du transport routier ; ?
- 4 que nous serions, nous consommateurs, responsables de la croissance du transport « routier » ; parce que, celui-ci permettrait de répondre à la demande des consommateurs qui veulent tout, tout de suite ;
- 5 Que les entreprises font ce qu'elles peuvent pour répondre à la demande du consommateur qui veut toujours des prix plus bas et qu'elles doivent se battre contre la concurrence internationale et des pays de l'Est nouveaux entrants dans l'UE !
- 6 Qu'a ce titre il ne faudrait pas taxer les transporteurs routiers qui ont déjà beaucoup de mal à résister à la concurrence, sous prétexte que les transports routiers payent leur quote-part sur les autoroutes et seraient déjà fortement taxés;
- 7 On nous dit également, que le report modal ne pourra pas absorber la totalité de la croissance de la demande de transport ;
- 8 Certains pensent que si nous favorisons le développement du ferroviaire, nous laisserions de coté 90% du territoire, que si nous sommes favorables au fret ferroviaire parce qu'il ne passe pas chez "nous", et que nous n'aurions donc pas à en subir les nuisances;
- 9 D'autres croient aux progrès technologiques, pour satisfaire les engagements de la France en matières de réduction des GES et résoudre le changement climatique annoncé ;
- 10 D'autres croient que la concurrence conduira à une baisse des prix sur le fret ferroviaire,

Débattre du sous-système transport sans se préoccuper et parler de ce à quoi il doit répondre, c'est se moquer du monde et vouloir apporter un remède à un mal sans en traiter la cause.

Ce qui motive aujourd'hui la croissance de transport routier, c'est l'organisation de la société sur le modèle occidental, basé sur une économie libérale, ainsi que l'ouverture des frontières à la libre circulation des biens, des personnes et de la finance.

Cela se traduit au niveau mondial par des accords commerciaux définis à l'OMC, et au niveau européen par une transposition de ces accords en directives européennes proposées par la

commission européenne. Vous noterez au passage que ces deux institutions échappent totalement au contrôle des populations qui dans les démocraties doivent être « souveraines de leur destin ».

C'est pourquoi nous disons qu'il convient de bien définir les priorités et de poser comme préalable, l'organisation de la société comme un moyen de satisfaire et répondre aux besoins de l'humanité, autrement dit des populations, pour les générations présentes et à venir, dans le respect du développement soutenable par notre planète. Et qu'à contrario, l'organisation de la société ne doit pas être posée en terme de croissance économique, où l'humain ne serait qu'une variable d'ajustement de cette croissance.

Partant de ce postulat, et dans le cadre de l'organisation de la société, en ligne avec les objectifs des accords de Kyoto et du facteur 4, il aurait fallu un débat de politique général des transports au niveau national, pour prendre en considération les flux Nord-Sud mais aussi Est-Ouest, nationaux mais aussi européen; et consécutivement, un débat de projets sur le territoire des 3 régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon (autrement dit le grand Sud-Est), pour replacer la problématique des transports de voyageurs et de marchandises en cohérence avec le territoire national et européen;

Il faut cesser de laisser croire que le développement du transport routier favorise la croissance !
C'est faux !

11 Aucune étude ne le prouve, le rapport BRUA, conclut clairement à l'indépendance entre le développement économique et la qualité de la desserte par le réseau autoroutier.

12 Et le rapport de la cour des comptes dit ceci : « *Les bilans a posteriori des investissements autoroutiers font apparaître qu'il n'y a pas de relation d'automatisme entre la mise en service d'une autoroute et le développement local et que les effets socio-économiques sont souvent moins favorables qu'annoncés à l'échelle des territoires traversés. Cependant que l'incidence sur l'environnement dépasse généralement les prévisions de l'étude d'impact présentée à l'enquête publique* ».

Par ailleurs, la DGMT dit ceci sur son site Internet : Le poids de l'**activité des transports dans l'économie française** est resté quasiment inchangé depuis 40 ans. Sa valeur ajoutée demeure, à prix constants, de l'ordre de 4,5% du Produit Intérieur Brut marchand de la France.

Vu ce jour sur le site de la DGMT Dir Gén de la Mer & des Transports
<http://www.transports.equipement.gouv.fr/frontoffice/visu.jsp?id=6>

Alors que dans le même temps les parts de marché du ferroviaire passaient de 73% en 1975 à 15% en 2005 contre 20% en 75 et + de 80% en 2005 au transport routier.

Or pendant ces 30 années, l'état a mené une politique d'investissements routiers et autoroutiers (2/3 des investissements), alors que moins d'un tiers était allé au ferroviaire (principalement sur le TGV), le désengagement de l'état vis à vis du ferroviaire est confirmé par l'audit du réseau ferré français, remis en septembre 2005 par Robert RIVIER Dir de l'EPFL au gouvernement français;

Ce qui prouve, si cela était encore nécessaire, que les maux dont souffre notre société, ne sont que le résultat de nos choix en matière d'investissement ; et, qu'il convient de remettre en cause un système de transport (le routier) qui, bien qu'en croissance en part de marché et en volume, coûte à la société, sans produire plus de Valeur Ajoutée.

Car, contrairement à certaines affirmation, le transport routier ne paye pas le coût de son impact sur la société et l'environnement :

13 Ex : Débat Public de 2001 à Lyon (1 ex parmi tant d'autres) :

Thème n° 2112 : Répartition modale : **Question N° : 427** du DP de 2001,

Réponse de l'état : *En passant sur les autoroutes, ces camions payent un péage encaissé par les sociétés autoroutières. Globalement, les poids lourds représentent pour une société comme la SAPRR, 22% des km parcourus et 34% des recettes. Ils ne payent donc pas leur part de l'utilisation de l'autoroute, un poids-lourd étant*

équivalent à 3 voitures en terme de trafic. De plus, les frais engagés par ces sociétés pour la régénération des chaussées sont en quasi-totalité nécessités par les poids lourds.

(- or l'usure du revêtement par un PL est équivalente à celle de 100 000 voitures alors que son péage n'est que le triple d'une voiture! Et sur routes, c'est "gratuit"!..).

Nous sortons de 25 ans de déclin du fret ferroviaire en France. En nette rupture par rapport à ce passé, le Gouvernement a arrêté dans ce que l'on appelle les « Schémas de services collectifs de transport » une nouvelle politique qui prévoit le doublement du trafic ferroviaire de marchandises en dix ans, puis son triplement en vingt ans. Cette nouvelle politique passe par la désaturation du réseau ferroviaire. Le contournement fret de Lyon en est un élément clé.

Il faut peut-être prendre modèle sur la Suisse qui a su préserver son réseau et ses capacités de transport ferroviaire puisque les 2/3 des marchandises sont aujourd'hui transportées par le train (sur un territoire pas plus grand que Rhône-Alpes, c'est dire que l'argument de la viabilité du ferroviaire pour les transports seulement au-delà de 500 ou 600 km ne tient pas la "route"). Et qu'on ne vienne pas nous dire que le ferroviaire c'est du passé! La Suisse n'est pas un pays en voie de développement! Alors, pourquoi cela marche de l'autre côté du lac Léman et pas de ce côté-ci? Eh bien, parce qu'en Suisse, il y a eu une politique des transports en faveur du ferroviaire et que le transport routier paye aujourd'hui le coût de son impact sur la société et l'environnement avec la RPLP; ce qui permet de financer des infrastructures ferroviaires; et pourtant la RPLP Suisse n'est que 1/6 des coûts externes du routier (10 ct€/t/km) (limitation imposée à la Suisse par l'UE).

Alors on entend dire, oui mais c'est le consommateur final qui va payer! Qu'est-ce que 1,7 ct d'euro/t/km sur le prix d'un produit dont le coût du transport s'élève à 5 ou 6% de son prix selon le produit?

Et puis, ne vaut-il pas mieux faire payer son juste prix au transport routier, ce qui pourrait l'inciter à se réorganiser, pour mieux transporter, et rétablir aussi la concurrence entre les différents modes de transport. Cela vaudra toujours mieux de payer le coût réel d'un transport que de faire supporter par la collectivité (la sécurité sociale) les coûts des 18000 décès par an et des 13.673.000 journées de restriction d'activité causés par la pollution routière?

Et le rôle du consommateur dans tout cela? Le développement de l'offre TER sur la ligne St-Etienne – Lyon atteste que si l'offre publique de transport en commun est adaptée, bien qu'elle ne soit pas encore cadencée, il l'adopte. Et pourtant ce n'est pas lui qu'il l'a définie. En tous cas, ce n'est pas le consommateur lambda qui impose aux entreprises leur mode de gestion ou de production, ou encore d'aller faire fabriquer leurs produits dans les pays de l'Europe de l'Est, à Taiwan ou en Chine. C'est bien parce que les règles du commerce international le permettent que les entreprises le font, et que le consommateur consomme les produits les moins chers (parce qu'il n'a pas l'information sur la provenance du produit et les km parcourus par celui-ci avant d'arriver dans son cabas).

Quant à la concurrence « déloyale » entre routier de l'ouest et de l'est de l'Europe et entre routier et ferroviaire, elle est liée à l'organisation et à la réglementation de l'UE, à un manque d'harmonisation fiscale et sociale, et au non-paiement des coûts externes par la route;

On ne peut pas se plaindre d'une concurrence déloyale, parce que les coûts de main-d'œuvre sont bas à l'est et refuser l'harmonisation (par le haut) des réglementations fiscales et sociales. Nous sommes pour une harmonisation (par le haut) des réglementations fiscales et sociales.

Pour ce qui concerne les progrès technologiques et les bio-carburants, j'emprunterai le titre d'une émission télévisée qui incite au voyage, « faut pas rêver », le miracle du progrès technologique ne règlera pas tout et les principes de la physique sont ce qu'ils sont, par exemple :

- la résistance à l'avancement d'un véhicule sur pneus est 5 fois > à celle d'un véhicule ferroviaire,
- le rendement d'une propulsion électrique est 3 fois > à celui de la meilleure propulsion thermique

Et puis, même si nous croyons aux progrès de la science, il faut rappeler l'urgence qu'il y a à agir pour réduire les GES, car le réchauffement climatique est engagé et que si nous ne faisons rien pour stopper les émissions de GES auxquelles participent pour 27% les transports, nous allons au devant d'un changement climatique dont nous ne maîtrisons aucun paramètre.

Conclusion :

C'est pourquoi, il faut repenser l'organisation du commerce international et de l'Union Européenne, harmoniser les réglementations fiscales et sociales européennes, relocaliser certaines productions, mettre en place une redevance d'internalisation des coûts d'impact du transport routier, et développer les services de TC et prioritairement et massivement les alternatives ferroviaires, fluviales et maritimes au transport routier, parce qu'une politique volontariste de report modal couplée aux changements de comportements permettra de prendre en charge toute la croissance de la demande de transport;

C'est plus la volonté politique et les moyens nécessaires qui permettront le re-développement du ferroviaire (n'oubliez pas que c'est le ferroviaire qui a accompagné le développement économique des 30 glorieuses).

Plus localement, il va de soit que nous sommes pour la réalisation du CFAL dans sa totalité, dans les plus brefs délais afin de permettre la mise en service de la Magistrale Eco-fret, mais il faut aussi améliorer la protection des riverains de la ligne historique Saint-Fons Grenay pour permettre le développement des services voyageurs et l'alimentation en fret des bassins d'activité économique de la Région Urbaine de Lyon. C'est pourquoi nous nous prononçons pour un moratoire sur les nouvelles autoroutes et les nouvelles bretelles de sortie sur l'A46 (comme à Communay ; on ne peut pas vouloir le ferroviaire chez les autres et une bretelle d'autoroute chez soi, parce que les services de l'état seront tentés de passer l'A46 en 2x3voies).

Nous disons oui aux reports modaux et au ferroviaire, mais, en concertation avec les populations.

Contact:

Coordination inter associative VRAL

Anne Parlange

Préfaucou,

38710 Mens

Tél. 04 76 34 89 63 - 06 08 76 31 42

coordination.vral@fne.asso.fr