

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

Nom : **Bonnet - Président de la CRAFAL**

Prénom : **Jean-Pierre**

Organisme : **Coordination Régionale des Associations Familiales Laïques Rhône-Alpes**

Coordonnées : **29 rue Léon Nautin**

Lieu : **42000 Saint-Etienne**

Date :

I

Vous trouverez ci-dessous la contribution de la Coordination Régionale des Associations Familiales Laïques Rhône-Alpes au débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Langedocien.

Le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Langedocien a au moins permis de connaître la pensée et les préoccupations de chacun. Mais au-delà de cette constatation, elle a aussi permis de cerner les enjeux et les batailles à mener pour qu'enfin les actes succèdent aux paroles.

La première constatation est que les transporteurs routiers considèrent qu'il faut doubler l'autoroute A7 ou pour le moins créer 2 voies supplémentaires dans chaque sens car l'activité économique c'est le transport disent-ils. Et bien non, le transport est une part de l'activité économique, mais une petite part seulement. Et même si cette part a été augmentée artificiellement du fait de la livraison « juste à temps », du morcellement et de la délocalisation de certaines opérations, cela n'est dû qu'à un coût apparent du transport très bas et largement inférieur à son coût réel.

La deuxième constatation est que les hauts fonctionnaires représentants de l'Etat, où tout au moins certains, chargés de préparer les dossiers considèrent que le transport routier comme moyen « moderne » de transport des marchandises et que ce dernier paye son dû à la collectivité. Un camion paye tout juste 4 fois le péage d'une automobile sur autoroute alors qu'il dégrade plus de 20 fois cette même autoroute. Sans parler des autres voies gratuites, rapides ou non, payées par le contribuable, les encombrements, la pollution, les accidents.

La SNCF, elle paie des péages sur toutes les lignes de circulation des trains, les accidents qu'elle occasionne sont très réduits, la pollution qu'elle entraîne est minime et elle ne génère pratiquement pas d'encombrement.

Mais dans tout cela que pensent, que souhaitent les citoyens ? Car en fin de compte, ce sont bien eux les destinataires de tous ces transports, ce sont bien eux qui sont victimes des accidents, des encombrements, des pollutions. Ce sont bien eux qui paient des impôts pour construire des routes, des voies rapides, des autoroutes, des voies ferrées ou des voies navigables. Ce sont eux aussi qui vont avoir à subir le réchauffement climatique et c'est bien à l'Etat, élu démocratiquement de **prévoir**.

Certes certaines associations ont pu s'exprimer au cours de ce débat, nous n'avons pas pu le faire et c'est pourquoi nous nous permettons de vous envoyer cette contribution. Cela fait plus de 10 ans que notre Association Familiale Laïque se bat et considère qu'une autre politique des transports est devenue urgente et indispensable, que le développement durable n'est pas qu'un slogan électoral ou publicitaire, que la charte de l'environnement doit être respectée et que nous avons un devoir vis à vis de nos enfants, de la terre que nous leur laisserons.

Comme cela est écrit dans le livre blanc sur les transports européens à l'horizon 2010 (c'est bientôt), il est nécessaire et urgent d'opérer un transfert du transport de marchandises de la route vers le ferroviaire et le fluvio-maritime. Cette exigence est encore plus grande aujourd'hui qu'en 2001, date de la publication de ce document, alors que les prix du pétrole ont plus que doublé, que l'échéance de sa raréfaction se rapproche et que le respect de l'environnement impose des mesures drastiques pour que le réchauffement climatique ne soit pas un cauchemar pour les générations prochaines.

La Suisse a montré le chemin. La RPLP existe depuis plus de 5 ans et produit des résultats certains, tant en ce qui concerne le transfert de la route vers le ferroviaire, la diminution des marchandises transportées en valeur absolue et de la diminution des nuisances (pollution, encombrements, accidents, émission de CO₂). De plus, les solutions techniques de wagons acceptant les camions existent, même si le gabarit des tunnels doit être augmenté pour accepter des profils de camions de plus en plus grands. Le transport combiné (en containers) devra être favorisé (gabarit standard et poids mort réduit).

C'est pourquoi notre association exige une autre politique des transports résolument respectueuse de l'environnement, en particulier dans la région Rhône-Alpes où le trafic routier sur l'A7 (régional et de transit) nous inquiète au plus haut point. Notre association se bat également pour une politique durable des transports en Europe, car nous pensons que si chaque pays peut prendre des initiatives très intéressantes comme la Suisse et même l'Allemagne en matière d'Eurovignette, les décisions prises à Bruxelles ont, bien évidemment, un effet direct sur les transports de notre région, 40% des camions sur l'A7 sont d'origine étrangère.

Le transport de marchandises en France et en Europe est dans une situation où progresse le trafic des camions et où régresse le fret ferroviaire. Dans le même temps, les embouteillages sont de plus en plus importants en nombre et en durée et les camions sont impliqués dans de très nombreux accidents mortels. La pollution, le bruit sont de moins en moins acceptés par les populations. La plupart des recommandations des accords de Kyoto ou de Joannesbourg sont trop souvent restées sans concrétisation réelle. Parallèlement, le réseau ferroviaire est aujourd'hui pratiquement saturé du fait du manque d'infrastructures et aussi du vieillissement et de l'état de vétusté de celles-ci comme l'a montré le dernier audit. Quand au fret ferroviaire on peut presque dire qu'il est aujourd'hui en déshérence à un moment où sa part dans le transport de marchandises ne représente plus que 15% contre 85% pour la route.

Dans ce contexte, le Conseil National des Associations Familiales Laïques propose :

- une tarification minimale obligatoire (afin d'éviter toute distorsion entre les différents pays européens) pour le réseau trans-européen (RTE), les autoroutes, les voies express et les routes nationales et d'encourager vivement les différents pays à étendre cette tarification à l'ensemble du réseau. Cette tarification minimale ne doit pas se situer en dessous de la valeur moyenne estimée dans le livre blanc soit 2 centimes à la tonne.km (poids total autorisé).
- une tarification qui, en plus de la distance parcourue, des dommages causés aux infrastructures, des effets nocifs sur l'environnement, du moment et du niveau de congestion de l'axe routier au moment du parcours, prennent en compte les coûts induits par les accidents et les problèmes de santé dus à un trafic trop important. Une tarification qui, comme le propose le livre blanc intègre aussi la notion de transport durable, c'est à dire la réduction des transports sur camion par transfert vers le ferroviaire et le fluvio-maritime.
- la création, comme en Suisse, avec l'argent ainsi produit, d'infrastructures principalement ferroviaires qui permettront à la SNCF et à RFF d'assurer leur mission et de fixer en commun des objectifs ambitieux de transfert des marchandises de la route vers le fer.

- l'uniformisation des taxes sur l'ensemble de l'Europe pour tous les utilisateurs de dérivés du pétrole, essence ou gasoil, qu'il s'agisse des **camions** ou des voitures particulières, mais aussi des cars et des avions.
- l'harmonisation des conditions de travail et des règles sociales de l'ensemble des chauffeurs routiers circulant en Europe, qu'ils **soient ou non** membres de la CEE, harmonisation qui devrait tendre vers les conditions actuelles des conducteurs de train afin de respecter les règles de concurrence et de sécurité.
- enfin le transfert de la majorité des crédits prévus pour la construction de nouvelles autoroutes vers de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Voilà ce que nous voulions dire concernant le débat public. Cette position est celle d'un nombre de plus en plus grand d'associations. C'est aussi aujourd'hui la position de la Région Rhône-Alpes et nous nous en félicitons.

Si nationalement ou au niveau européen, la nécessité d'un changement radical de politique des transports n'est pas ressentie, alors que localement la demande est forte et majoritaire, il ne restera plus qu'une action interrégionale concertée la réalise sur la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien.