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

Nom : ***DUBOS***
Prénom : ***Joël***
Organisme :
Coordonnées 18A, rue Colette; tél.: 04.78.20.70.96 courriel**:** **jodubos@wanadoo.fr**
Lieu : 69800 Saint-Priest
Date : le 26/06/2006

Penser globalement……. Agir localement *

Après nous le déluge ? (1)

La civilisation «moderne», «occidentale» s'est construite et était, il y a peu de temps encore fondée sur l'axiome que les ressources terrestres seraient inépuisables et corvéables à merci pour satisfaire les désirs d'ego et d'appétits démesurés d'une seule espèce «l'Homme».
L'inégale répartition des ressources et richesses naturelles dans le monde, comme les inégalités de traitement et de rémunération du travail, représentent pour certains une fabuleuse opportunité de développement de richesses, et participent à grands renforts de soutiens financiers et de médias, au nom de la démocratie et du développement des libertés individuelles, à l'expansion du modèle de commerce actuel basé sur la libre circulation des biens, des personnes et de l'argent.
Le développement de ce modèle, encouragé par le manque d'harmonisation sociale et fiscale, par une libéralisation des services publics, par une tarification insuffisante du transport routier, porté par l'Union Européenne, a facilité et soutenu l'accroissement de la demande d'échanges et favorisé les délocalisations.

Ces délocalisations ne sont que la conséquence des externalisations, qui avaient elles-mêmes succédé aux gains de production, avec la mise en place de méthodes de gestion des entreprises tournées vers l'optimisation des coûts. L'adoption de la production en "juste à temps", a notamment favorisé le transfert d'une partie du coût des stocks sur les logisticiens et la collectivité.

Par ailleurs, les politiques et pratiques françaises des cinquante dernières années en matières d'aménagement du territoires et des transports qui ont accompagnées le développement de la société, ont été marquées par des transformations sans précédent; transformations qui ont structurées les aires métropolitaines autour de pôles urbains entourés d'un tissu diffus, conçu par et pour la voiture.

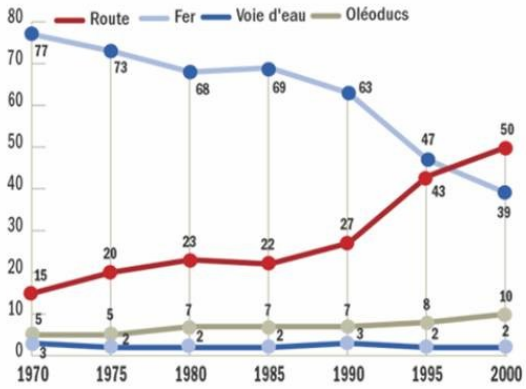
* René DUBOS Scientifique franco-américain (1901 – 1982)

1) Après nous le déluge ? dernier ouvrage du prof Gilles-Eric Seralini, co-écrit avec Jean-Marie Pelt, prof émérite pdt de l'IEE.

Cela s'est traduit par:

- des concentrations dans de grandes agglomérations, le long des côtes littorales, dans les grandes vallées fluviales;

- et par l'étalement urbain et la spécialisation croissante de l'espace (développement des périphéries, zones d'activités, grandes surfaces commerciales), typiques des entrées des grandes agglomérations françaises.



évolution des parts de marché par mode de transport
Aujourd'hui le routier représente 80% des transports, le ferroviaire 18%

Cette évolution de l'espace a fortement contribué à l'explosion de la mobilité et à l'hégémonie du mode routier. C'est ainsi que l'étalement des villes explique la forte demande en infrastructures routières, soutenues par des technostructures plus soucieuses d'apporter des réponses à court terme, et d'accompagner la demande d'optimisation des infrastructures, et, par les politiciens plus préoccupés par le calendrier électoral que par l'organisation de la société en phase avec les grands équilibres environnementaux de l'humanité.
Le recul de la part modale du rail dans les déplacements interurbains a été favorisé par le manque de vision stratégique et le manque d'investissements en infrastructures ferroviaires dont le montant durant les 35 dernières années a été plus de deux fois inférieur à celui consacré à la route.
Le récent audit réalisé par Robert RIVIER Directeur de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne sur l'état du réseau ferré français vient confirmer ce désastreux abandon ; 65% des 29000 km du réseau ferré français seront rapidement inexploitables si l'état ne prend pas les mesures de sa remise à niveau.
Quant au voies fluviales 2% du transport de marchandises, elles ont été et sont encore considérées comme quantité négligeable.

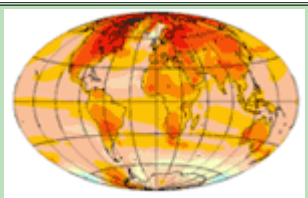
Pourquoi l'expansion du modèle «occidental» actuel n'est pas acceptable?

Quelques décennies d'application de ces principes fait apparaître de multiples effets perverset un phénomène majeur pour l'avenir des générations futures;

Malgré l'engagement de la France en matière d'environnement, rappelons:

- La constitutionalisation de la charte de l'environnement en préambule à la constitution française, et la reconnaissance (Art.1er).«à chacun le droit à vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé», ainsi que la nécessité à tout un chacun de prévenir «Art.3.» et de réparer «Art.4.»toute atteinte à l'environnement, l'état veillant à l'application du principe de précaution «Art.5»-«*Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage»;*
- La signature des accords de Kyoto, et l'engagement de la France à réduire les émissions de GES d'un facteur 4 d'ici à 2050,

Le réchauffement climatique qui s'est produit sur notre planète au cours des 30 dernières années (+ 0,5 à 1° aux tropiques, et +1 à 2° en France) est pour l'essentiel due aux émissions de Gaz à Effets de Serre (GES) résultants de l'activité humaine, dont plus de 50% sont liés à la consommation des énergies fossiles, que consomment en grande partie les transports pour assurer la mobilité des biens et des personnes.
l'explosion de la mobilité, encouragée par les prix bas des transports et la place prépondérante que tient désormais le mode routier, entraîne des pollutions croissantes, dont les coûts sont supportés par la collectivité;



L'accélération du changement climatique est brutale, profonde, définitive. L'immobilisme est interdit.
(2)

le secteur des transports contribue ainsi principalement à la hausse préoccupantedes émissions de gaz à effet de serre;
Selon le rapport de la cours des comptes:

«Les scénarios d'évolution de la demande de transport mettent en évidence des perspectives de croissance du trafic routier qui apparaissent difficilement compatibles avec les engagements internationaux de la France en faveur d'un développement "durable". Les transports représentent actuellement plus de 60 % du pétrole utilisé en France et près de la moitié de la consommation d'énergies fossiles. C'est le seul secteur dont la consommation d'énergie augmente de façon continue au taux moyen de 2% par an (malgré les efforts d'économie de consommation). Il est responsable de 37 % des émissions de CO_2 dont 80% pour le mode routier.Tout retard dans l'adaptation du secteur des transports accroîtra fortement la charge de l'effort pesant sur les autres secteurs de l'économie pour respecter les engagements de la France au titre du protocole adopté le 10 décembre 1997 à la conférence de Kyoto sur le climat».

La prise en compte de ces phénomènes mondiaux, changement climatique, GES, diminution et fin prévisible des réserves pétrolières, renchérissement des matières premières et des déplacements, développement démographique des pays dits «émergeants» nous obligent à poser le développement des mobilités et des transports en d'autres termes que l'accroissement des infrastructures routières et autoroutières. Sinon, la température moyenne globale de notre planète s'élèvera de 2 à 6° (de l'ordre de 10° en arctique) avant la fin du siècle, entraînant un changement d'ère climatique et une changement de la biosphère actuelle (3), alors que 5° seulement nous séparent de la dernière ère glaciaire.

Changer de paradigme:

Les modes de pensée qui ont jusqu'ici largement prévalu dans le traitement de la mobilité et qui reposaient sur ces quelques postulats :

- des transports bon marché sont bons pour l'économie et la mobilité est toujours facteur de progrès;
- pour répondre à la saturation, il convient d'augmenter l'offre de transports, en construisant de nouvelles infrastructures (ex: 2x5 voies sur l'A7, 2x4 voies sur l'A9);
- l'autoroute désenclave et donc constitue un facteur de développement pour les territoires à faible densité.

Ceux-ci n'ont pourtant jamais été démontrés et sont contestés; voir :

- le rapport BRUA, qui conclut clairement à l'indépendance entre développement économique et qualité de la desserte par le réseau autoroutier.
- Le rapport de la cours des comptes, *«Les bilans a posteriori des investissements autoroutiers font apparaître qu'il n'y a pas de relation d'automaticité 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».*
- Les contributions des participants au Débat Public sur la politique des transports dans la VRAL (associatifs, élus…),

Pourtant, le mythe a la vie dure et les contradictions subsistent :

- La croissance de la demande de transport serait inéluctable;
- Des ressources financières qui auraient pu être utilisées plus efficacement au profit de l'aménagement du territoire, du développement de dessertes locales et d'autres modes de déplacement ont été englouties inutilement dans la réalisation d'autoroutes non rentables dites d'aménagement du territoire fragilisant ainsi l'équilibre financier du système autoroutier;
- en ville, le culte de l'automobile a largement concouru à la déstructuration de l'urbanisme et à la dégradation de la qualité de la vie, particulièrement sensible dans les quartiers dits «populaires».
- Les réponses des représentants de l'état et les décisions ministérielles ont bien changé depuis le Débat Public de 2001 à Lyon (1 ex parmi tant d'autres):
  Thème n° 2112 **:** Répartition modale : **Question N°: 427** du DP de 2001**,**

(2) La mission d'information parlementaire sur l'effet de serre
(3)Mme Marie-Antoinette MESLIERE laboratoire de Glaciologie au CNRS Grenoble

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.*
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.

Toutes ces constatations conduisent à penser que le système sur lequel est fondée notre action, dans les rapports entre l'économie, le social, l'aménagement du territoire, les transports et l'environnement ne garantit pas un développement durable et engendre un gaspillage des ressources qu'il convient de reconsidérer.

Des mesures pour une politique des transports plus respectueuse de l'environnement.

Aujourd'hui, la donne est différente. Nous allons devoir affronter l'épuisement des ressources naturelles, une transformation radicale du climat et de la biosphère. **Une transformation peut-être irréversible est en route.**
Les circonstances climatiques nous imposent de suspendre les réalisations d'autoroutes pour définir et de mettre en œuvre, sans attendre, une politique des transports fondée sur une mobilité durable et un report modal voyageurs et marchandises volontariste.
Pour cela il faut abandonner les vieilles recettes et l'idée que la croissance des transports est inéluctable.
re-localisation de certaines productions

- Par l'harmonisation des règles fiscales et sociales ne serait-ce qu'au niveau européen.
- Le renchérissement du coût des transports, par l'augmentation du prix des ressources énergétiques, le non remboursement de la TIPP aux transporteurs routiers, et par l'internalisation des coûts d'impact des activités du transport routier sur la société (coûts d'impact des échanges et des mobilités sur: le social, la sécurité, la santé, l'environnement…) via une redevance (de type RPLP Suisse), inciteront à un meilleur usage du transport routier, grâce à un meilleur remplissage, à la suppression des transports absurdes, participant ainsi à la diminution du nombre de PL sur les routes;
- Un changement dans l'organisation des modes de production industrielle et de distribution;
- Une volonté politique au service du développement des transports en commun, comme le prouve l'augmentation des voyageurs TER entre Saint-Etienne et Lyon concomitamment à l'augmentation du prix du baril de pétrole (70 dollars), est l'exemple que les modes de pensée et de comportements peuvent changer.

Pour faciliter et encourager ces changements, il convient de mettre en place une politique de report modale et d'intermodularité qui requiert au préalable des décisions de politique générale sur les règles du commerce international, l'harmonisation des règles fiscales et sociales, des conditions de concurrence entre les pays, les états et les différents modes de transports, prenant en compte les externalités, afin de rechercher une distribution efficace des ressources entre les pays, les différents modes de transport et d'éviter que le volume des transports augmente au-delà de leur utilité économique et sociale réelle. La mise en œuvre d'une telle politique apparaît plus que jamais indispensable.

Il faut élaborer et faire accepter une politique des transports où la coexistence du mode routier et des autres modes de déplacements sera mieux maîtrisée et contenue. Il faudra aussi assurer, pour l'ensemble du réseau national, l'unité et la cohérence des décisions, (mission qui incombait jusqu'alors à l'état), la cohérence de la programmation des équipements, celle des choix des financements, de l'exécution des investissements, de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures.
La mise en œuvre d'une politique globale des transports fondée sur une approche

intermodale et une logique de services impliquera un arbitrage d'ensemble, entre économie, social, environnement et entre les différents modes de transport.

Parmi les mesures proposées par l'état dans le cadre du Débat Public sur la politique des transports en Vallée du Rhône et Arc Languedocien, les mesures qui relèvent de *La mobilité durable et le report modal marchandises et voyageurs* peuvent et doivent être mises en application sans attendre en privilégiant les reports modaux sur le ferroviaire, le fluviale et le maritime.

Les requalifications d'infrastructures routières ne devant être envisagées que là où elles participeront à l'amélioration du dés-engorgement des agglomérations et aux dessertes locales.

C'est pourquoi, plus localement, il nous faut réaliser sans attendre:

Le développement du Fret ferroviaire, fluvial et maritime, pour limiter et réduire le trafic routier, pour favoriser l'équilibre économique et environnemental sur l'ensemble du territoire de la région Rhône-alpes en utilisant les voies SNCF existantes hors des zones urbanisées, en utilisant et développant les plate-forme multimodales;

Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, d'un seul tenant des parties Nord et Sud pour son intégration dans le projet européen de la Magistrale eco-Fret;

- pour éviter que ne se produise l'erreur d'une «rocade Est ferroviaire»;
- Pour que les objectifs énoncés lors du débat public de 2001 soient au minimum maintenus voire dépassés, (doublement du trafic fret ferroviaire d'ici à 2020 et triplement d'ici à 2030);
- Pour écarter de toute zone urbanisée les trafics de transit et de matières dangereuses,
- Pour que soit pris en compte l'avis des populations des zones impactées, leur sécurité, leur environnement et cadre de vie;

L'enfouissement partiel ou total de la pénétrante Grenay - Saint-Priest - Saint-Fons, afin que la protection des riverains soit assurée et limiter les risques réels et sérieux sur leur sécurité, leur santé et leur environnement.