

**ATELIER CITOYEN SUR
LE FUTUR DES TRANSPORTS DANS LA
VALLÉE DU RHÔNE ET VERS L'ESPAGNE**

VERBATIM DE L'AUDITION CITOYENNE

AVIGNON, LE 22 AVRIL 2006

Atelier citoyen sur 1

le futur des transports dans la 1

vallée du Rhône et vers l'Espagne 1

Verbatim de l'Audition citoyenne 1

Avignon, le 22 avril 2006 1

Ouverture de l'audition citoyenne 3

Transports et environnement, pollution, santé publique 6

Après le « tout pétrole », quel futur énergétique ? 26

Prédominance de la route ou développement multimodal ? 40

**L'aménagement du territoire : économie et développement
durable 52**

**Transport et modes de vie : quelles responsabilités des citoyens
et des politiques publiques ? 67**

--

OUVERTURE DE L'AUDITION CITOYENNE

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Bonjour à tous. La commission du débat public a souhaité commanditer un atelier citoyen, qui est l'un des moyens de participation qui est offert par la commission dans le débat public. Le principe est à l'image de ce qui se passe au Danemark avec les conférences de citoyens. Un panel de citoyens représentatifs de la diversité des trois régions a été sélectionné par l'institut de sondage IFOP. Ensuite, un comité de pilotage indépendant de la commission a été constitué, pour préparer un programme d'information et de formation. Les membres de l'atelier ont eu trois week-ends d'information/formation et, aujourd'hui, ce sont eux qui ont choisi eux-mêmes d'inviter et de questionner certains acteurs et experts pour compléter leur avis et leurs recommandations sur la politique des transports. L'atelier citoyen s'est donc mis dans la même configuration que tout participant au débat public. Je leur ai demandé, quand je les ai vus le premier week-end, de répondre également aux trois questions qui nous ont été posées par l'État :

- la perception du système actuel et futur du système de transport ;
- les orientations souhaitables pour améliorer cette politique des transports ;
- l'acceptabilité des différentes mesures proposées par l'État regroupées en six familles ou d'autres mesures qui leur semblent souhaitables.

Tout ce processus va arriver à l'élaboration d'un cahier d'acteurs. Demain, toute la journée, ils vont plancher à huis-clos avec leurs animateurs pour essayer d'écrire ce cahier d'acteurs. Ce cahier d'acteurs, je le recevrai demain soir ici officiellement de leur part, pour l'envoyer ensuite directement chez l'imprimeur. Il sera diffusé comme les autres cahiers d'acteurs, au même niveau que les avis/recommandations des autres acteurs comme les associations, les collectivités ou les socioéconomiques. Voilà, je ne vais pas entrer plus dans le détail.

Je remercie le panel de s'être mobilisé et d'avoir donné de son temps libre pour 4 week-ends, le comité de pilotage qui a fait un travail de préparation du programme d'information et de formation, le secrétariat et tous ceux qui ont participé à cette organisation.

Une petite explication. C'est une réunion publique différente des réunions du débat public habituelles parce que c'est le panel qui l'a organisée lui-même et qui a choisi de ne pas donner la parole directement à la salle, mais plutôt à travers des questions. Ils vont vous expliquer cela.

Voilà, je n'en dis pas plus. Bonne journée, on sera attentif à ce que vous allez poser comme questions.

Sabrina

Merci Monsieur Marzolf. Bonjour à tous et à toutes. Je vais reprendre un peu ce que vous venez de dire. Nous sommes ici en qualité de citoyens issus de différents horizons, de diverses cultures et confessions. Nous sommes 16 personnes, de 24 à 73 ans, à avoir été conviées à cet atelier citoyen sur le thème du transport dans la Vallée du Rhône et vers l'Espagne. À l'issue de 3 week-ends d'informations générales sur ce thème, nous avons pu dégager de grandes tendances qui ont suscité certaines interrogations, sur lesquelles nous souhaitons entendre des avis contradictoires. C'est pourquoi nous avons sollicité un certain nombre d'invités, ministères, associations, agences d'urbanisme, grande distribution, experts

en tous genres, qui, nous l'espérons, nous éclaireront sur certains points particuliers.

Notre but n'est pas de proposer des projets, mais plutôt de réfléchir aux différentes problématiques qui ont été soulevées et de rédiger un avis argumenté contenant nos réflexions et suggestions, avis qui servira à alimenter le débat public. Je vais maintenant passer la parole à Anne qui va vous présenter notre diagnostic 2006.

Anne

Quel est-il ? À ce stade de notre réflexion, l'environnement est pour nous un point crucial pour les transports, et ce globalement, c'est-à-dire pour l'ensemble de la planète et pas seulement pour notre région.

Notre constat, c'est que les infrastructures existantes sont mal exploitées ou mal gérées. Toutefois, des contradictions plutôt importantes nous ont été exposées et viennent forcément troubler notre réflexion. Je passe la parole à Joëlle qui va nous parler des enjeux 2026.

Joëlle

L'un des enjeux majeurs reste l'environnement. Il y a une réelle urgence à prendre en compte la biodiversité et à mettre en œuvre la protection de l'écosystème. Le développement d'une politique de santé publique serait peut être un bon début. À l'échelle globale, il faudrait réfléchir autrement à une gestion sociétale incluant les différents secteurs de vie : mise en interdépendance des transports, de l'urbanisme, des temps sociaux, des modes de travail et de consommation ainsi que l'harmonisation des systèmes. À l'échelle locale, il faudrait favoriser une évolution vers des régions de vie et pas seulement vers des régions de transit international et faciliter l'aménagement des territoires urbains et ruraux. Grâce aux évolutions technologiques, beaucoup de choses pourraient changer, télétravail, voiture électrique, camion propre, à condition qu'il y ait un déblocage au niveau des recherches et des fonds. L'objectif devrait être de sortir de la dépendance vis-à-vis d'une énergie unique et pour ce faire instaurer une meilleure coopération entre les différents acteurs impliqués. On nous a parlé de phénomènes de ruptures : rupture sociale liée à l'énergie, mais les personnes du groupe s'accordent à dire qu'en fin de compte, on ne sait pas grand-chose et que les enjeux sont donc difficiles à traduire en fonction de ces éventuelles ruptures. La parole est à Redouane qui vous présente les objectifs pour 2026.

Redouane

Bonjour, en ce qui concerne les objectifs 2026, on peut dire que la construction de nouvelles infrastructures n'est pas essentielle. En effet, la plupart des infrastructures existantes pourraient être mieux utilisées afin de remédier à l'engorgement des routes. Ne vaudrait-il pas mieux gérer l'existant plutôt que de construire des infrastructures lourdes, coûteuses et polluantes ? Toutefois, certaines constructions paraissent indispensables, notamment afin d'améliorer le transport fluvial. Cependant, certaines divergences d'opinions entre experts ne nous permettent pas d'être d'accord sur le sujet. Il faudrait donc éclaircir ce point. Il faudrait aussi terminer les ouvrages en cours, à savoir Millau, Sisteron, et pour certains d'entre nous, tout faire pour ne pas construire de nouvelles autoroutes.

Le problème ne vient pas vraiment des infrastructures, mais plutôt de la manière dont tout cela est géré. Le groupe s'accorde à dire qu'il faut avant tout une meilleure gestion, une meilleure cohésion des institutions, des pouvoirs publics et des collectivités notamment,

trouver une coordination des collectivités territoriales entre elles avec l'Europe, instaurer une politique multimodale. Le développement de bases logistiques dans le cadre d'une politique d'aménagement des territoires s'avère nécessaire et très important ainsi que la mise en place d'outils de régulation pour le transport routier de marchandises, c'est-à-dire de transit.

Dans un autre registre, mais toutefois lié à la politique des transports, il faudrait inciter l'utilisateur à changer de mode de déplacement : cela implique d'installer une offre de transports en commun accessibles à tous et une meilleure densité de l'offre. Une divergence d'opinion a été observée sur la gratuité ou pas de ces transports en commun. Cela implique un effort de la part des politiques mais aussi des usagers qui devront adopter un changement de mentalités en s'adaptant aux changements et aux problématiques posées.

En termes d'environnement, il faudrait obtenir une diminution de la pollution grâce à la mise en place de nouvelles énergies, technologies et pour cela favoriser la recherche. Je laisse la parole à Amar sur les projets à initier pour les objectifs 2026.

Amar

Les projets à initier pour les objectifs 2026. Afin de favoriser le changement de mentalité, il serait judicieux de faire prendre conscience aux enfants dès le plus jeune âge des effets d'un développement non maîtrisé, des conséquences de tout ce qui peut être nocif à leur avenir, en termes de pollution tout particulièrement. La mise en place d'une meilleure communication, de structures d'information et de discussion auprès des citoyens en général serait bienvenue dans le pays où l'État a le monopole décisionnel.

Pour une meilleure cohésion et organisation, le regroupement des têtes pensantes, la concertation réelle des différents acteurs (État, collectivités, entreprises) s'avère primordiale. Le développement des véhicules électriques ou des véhicules roulant aux biocarburants serait un projet bénéfique pour l'environnement. Le soutien de l'État à l'action des entreprises s'avère nécessaire pour sa réalisation. Le contrôle des émissions de gaz du transport routier de marchandises pourrait être mis en place. La création d'une voie unique dédiée aux camions avec interdiction de dépassement sur l'existant autoroutier. Je passe la parole à Sabrina.

Sabrina

Pour conclure, nous venons de vous présenter l'état de notre réflexion. Cette journée va nous permettre de compléter notre information et de rédiger demain un avis argumenté. Nous tenons particulièrement à remercier les 25 personnes qui ont répondu présent à notre invitation. Merci également à vous qui venez assister à cette journée. Vous pourrez vous exprimer grâce à des fiches : sur une partie, vous pouvez nous adresser vos questions et sur une autre partie, vous pourrez nous transmettre des informations qui vous semblent importantes. Voilà.

Anne

Vous pouvez mettre vos coordonnées, mais ce n'est pas une obligation.

Sabrina

Merci. Je passe la parole au premier groupe qui va entendre les premiers intervenants.

TRANSPORTS ET ENVIRONNEMENT, POLLUTION, SANTÉ PUBLIQUE

Mireille CHIRON, chercheur, Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance Transport Travail Environnement INRETS, Université Lyon 1, Institut de Veille Sanitaire (UMRESTTE)-

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Jean-Louis PLAZY, directeur adjoint de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique à l'ADEME

Jean-Pierre MARCHAND, directeur de l'environnement et du développement durable, ASF

Jean-Marie LAROSE, adjoint au directeur du développement, RFF

Claude VALLETTE, Vice-président de la Communauté urbaine de Marseille chargé de l'aménagement et des transports

Alix

Pour traiter le premier thème, j'aimerais que viennent nous rejoindre Mme Mireille Chiron, M. Jean-Marc Delorme, M. Jean-Pierre Marchand et Monsieur Jean-Louis Plazy.

Mathieu

Madame Chiron, pouvez-vous nous exposer vos recherches actuelles sur la pollution atmosphérique, sonore et les risques d'inondation ?

Mireille CHIRON, chercheur, Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance Transport Travail Environnement INRETS, Université Lyon 1, Institut de Veille Sanitaire (UMRESTTE)

Les effets de la pollution de fond, la pollution urbaine en particulier, sur la santé sont maintenant bien connus, puisque cela fait 15 ans que l'on mène des études françaises. Pendant longtemps, c'étaient des études américaines et on disait : « chez nous, ce n'est pas pareil, ce ne sont pas les mêmes pollutions ». Après, il y a eu la 1^{ère} étude française EPURS qui était sur l'agglomération parisienne. Je voulais vous montrer cette diapo pour vous montrer que l'on ne peut pas résumer cela très vite. On mesure régulièrement certains polluants qui sont énumérés ici à gauche : ce sont les polluants qui sont obligatoirement surveillés depuis la loi sur l'air par les associations chargées de surveiller la pollution dans les agglomérations. Les effets qui ont été montrés corrélés au jour le jour avec la pollution urbaine, je vous les ai résumés à droite, du moins grave au plus grave :

- la fonction pulmonaire, c'est-à-dire l'efficacité de la respiration : chez les sportifs, on voit que les jours de pollution, on est moins efficace ;
- les symptômes respiratoires, par exemple la toux ou l'essoufflement ;
- les crises d'asthme sont très bien corrélées avec les taux au jour le jour de pollution ;
- les pathologies cardiovasculaires comme l'infarctus ou l'angine de poitrine ;
- la mortalité cardio-pulmonaire qui est complètement corrélée à la pollution au jour le jour.

Ce sont les résultats de toutes les études internationales. Maintenant, on a une étude française, qui s'appelle étude des 9 villes. C'est une surveillance qui est faite par l'institut de veille

sanitaire. 9 villes françaises sont surveillées en permanence. On voit très bien que les effets sont constants d'une ville à l'autre.

Je vous montre un exemple de l'étude EPURS sur l'agglomération parisienne. Je vous montre un exemple de courbe, je pourrais vous en montrer 100 mais cela ne servirait à rien. Entre les hospitalisations pour asthme et le taux journalier de dioxyde d'azote sur l'agglomération parisienne, la relation est parfaitement linéaire. Toutes les courbes ont la même forme. Ce qui est caractéristique sur cette courbe : vous voyez que l'axe des concentrations commence à 20 parce qu'on n'a jamais de jour en-dessous de 20 microgrammes. Donc, on n'a pas les moyens de mettre en évidence un seuil. S'il n'y a pas de seuil, comment on fixe les normes de qualité de l'air extérieur ? Les normes, ce sont simplement un compromis entre le lobby de la santé publique, c'est-à-dire le ministère de la santé et tous les gens qui essaient de faire baisser les concentrations admises, et l'ensemble de la société, les contraintes économiques et tout ce que l'on veut qui freinent dans l'autre sens. Les normes ne sont pas des concentrations qui seraient sans effet, elles maintiennent simplement un effet raisonnable.

Cette diapo montre une évaluation de l'impact de la pollution sur la France qui a été faite par l'OMS pour l'année 1996. C'est pour donner une idée de la grandeur du phénomène. Il a été évalué que la pollution était responsable d'environ 30 000 décès par an dont 17 000 qui sont attribuables aux transports en prenant comme indicateur les particules, mais on aurait pu prendre un autre indicateur parce que tous les polluants en ville sont complètement corrélés. Vous voyez que certains effets touchent des effectifs impressionnants, comme le nombre de bronchites aiguës chez les enfants (450 000), le nombre de crises d'asthme (700 000), ainsi que les jours d'activité perdus pour bronchite, etc.

Cette étude est en train d'être mise à jour et sans doute les effectifs auront baissé. On sera plutôt vers 15 000 décès par an car les émissions ont baissé.

Anne

Quelles sont les 9 villes surveillées ?

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

Je ne les ai pas en tête. Je sais qu'il y a Lyon et Marseille.

Anne

Grenoble sûrement.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

Je ne pense pas, mais il faudrait que je le vérifie. C'est réparti un peu sur toute la France.

Mathieu

Merci. Quelqu'un veut apporter des précisions sur cette question ?

Michel VAN DER MEERSCH, Association beaumontoise citoyenne (France Nature Environnement)

Les chiffres sont tout à fait parlants. On est 10 ans plus tard et il y a eu un emballement à tous les niveaux. Je voudrais juste rajouter une petite chose. Je vais avoir 52 ans à la fin de l'année. Depuis que je suis né, presque 500 000 personnes sont décédées sur la route et plus de

2 millions de personnes ont été blessées ou sont devenues handicapées à la suite d'accidents de la route.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

J'avais prévu de parler des accidents de la route aussi. Ce ne sont pas les mêmes âges. Les 15 000 décès par la pollution touchent plutôt des personnes âgées et les 5 000 tués sur les routes sont plutôt des jeunes.

Anne

Les indicateurs sont peut-être un peu faussés puisque quelqu'un qui décède 24 heures après l'accident de voiture n'est plus considéré comme victime d'un accident de voiture.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

Non, en France, on comptait les morts dans les 6 jours. Certes, il y en a qui meurent après 6 jours, cela rajoute quelques pourcents. Mais la tendance est quand même tout à fait exacte. Dans notre unité, nous avons un registre d'accidentés de la route qui est unique en Europe. Dans le Rhône, nous comptons toutes les victimes qui arrivent dans les hôpitaux et les cliniques et nous observons aussi une baisse spectaculaire depuis deux ans.

Alix

J'avais une question sur le bruit. Je sais que ce n'est pas mortel, mais qu'est-ce que cela amène comme maladies ? Ce sont plutôt des maladies psychiques, des dépressions ?

Jean-Louis PLAZY, directeur adjoint de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique à l'ADEME

Le ministère de l'environnement a fait faire un résumé des études disponibles sur le bruit. Le bruit, n'a pas d'impact sur la réduction de la durée de vie, par contre il a des impacts sur le sommeil et sur la prise de médicaments. Il y a eu des comparaisons entre des populations tests non soumises à des bruits importants et des populations soumises à des bruits importants : on a noté chez les populations soumises à des bruits importants, mais sans que cela soit totalement significatif, une surconsommation de médicaments et un certain nombre de pathologies liées aux troubles du sommeil.

Jean-Pierre MARCHAND, directeur de l'environnement et du développement durable, ASF

Pour ce qui nous concerne, nous mesurons le bruit qu'émet l'autoroute dans l'environnement proche et nous tenons à jour des cartes du bruit émis. Actuellement, nous avons un programme de résorption des points noirs bruit, c'est-à-dire lorsque le bruit reçu par l'habitation atteint 70 décibels. 70 décibels, c'est le seuil à partir duquel il y a un impact sur la santé. Dans les évaluations qui sont faites, on considère qu'à partir de 70 décibels, il y a un trouble, un inconfort, un stress et une dégradation de la qualité du repos qui atteint surtout les enfants en bas âge et les personnes âgées. Nous, nous sommes en interurbain. Entre 2001 et 2006, on aura traité 800 points noirs bruit sur un linéaire de 380 kilomètres dans la Vallée du Rhône. Pour relativiser, il y a plusieurs centaines de milliers de points noirs bruits en France, notamment en milieu urbain, en périurbain, près des boulevards périphériques, où il y a des concentrations d'immeubles et d'infrastructures urbaines et périurbaines, ce qui n'est pas tout

à fait le même contexte qu'en rase campagne où nous travaillons et où l'infrastructure ne traverse pas les villes. On a tout fait pour que les autoroutes s'éloignent des populations. Il se trouve qu'au fil des années, l'urbanisation vient se rapprocher assez imprudemment des infrastructures.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Je représente le réseau Actions Transports qui est une coordination d'associations en Drôme-Ardèche. Ce que l'on constate nous dans nos associations, c'est que de nombreux riverains souffrent du bruit. Les normes en matière de bruit ne sont pas respectées sur les infrastructures existantes. Pour mettre en conformité ce qui existe, il n'y a pas les budgets. Il faut que les riverains se battent pour arriver à avoir ces installations.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

On peut moduler cette affirmation. Avec les recettes de péage, nous avons le devoir de faire les protections et nous les faisons, en ce qui concerne les autoroutes à péage. Je ne peux pas parler des autres infrastructures.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Pour nous associations, le bruit est le levier le plus facile pour bloquer les infrastructures tellement les problèmes sont criants.

Mathieu

Souvent, on parle de restructuration voire de construction de nouvelles autoroutes. Est-ce qu'il ne serait pas préférable de mieux exploiter le réseau existant ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

J'aurais tendance à dire que, sur l'A7, on est au top des modalités d'exploitation. On essaye de tout faire pour améliorer la productivité de l'infrastructure sans trop contraindre les usagers. Nous cherchons nous aussi à faire passer le plus de véhicules possible sur les infrastructures existantes, C'est l'intérêt général, mais à ce moment-là, il faut contraindre les usagers. Vous l'avez dit vous-même : interdire aux poids lourds de doubler. Est-ce qu'il y a une acceptabilité sociale ? Actuellement, il passe 16 000 poids lourds en permanence sur l'infrastructure et ils occupent plus d'une voie. Si vous voulez les ramener sur une voie, il va falloir faire des parkings à l'entrée. Il faut que le milieu économique l'accepte. Nous, nous savons faire. Actuellement, dans la Vallée du Rhône, quand il y a de très fortes pointes de trafic en été, on fait une opération de régulation de la vitesse. À partir du moment où il y a plus de 4 000 véhicules/heure, on diminue la vitesse (on a l'autorisation des autorités), à 110 ou à 90 kilomètres/heure, mais ce type de contrainte est acceptée de manière exceptionnelle, les jours de fort trafic. Je ne sais pas si demain la société française, les camionneurs et les associations d'usagers vont accepter que l'on mette de plus en plus de contraintes.

En faisant passer plus de voitures sur l'autoroute existante, on fait passer plus de pollution. Donc, je ne sais pas où est le bénéfice. Nous disons : il faut réhabiliter la Vallée du Rhône. La Vallée du Rhône a été conçue il y a 45 ans avec des niveaux de protection qui étaient ceux de l'époque. Nous disons : si la capacité doit être augmentée, corrélativement, il faut mettre à niveau la protection de tout l'environnement, c'est-à-dire la protection des eaux, la protection des riverains, etc. Il faut trouver des solutions techniques qui sont le corollaire incontournable

d'une augmentation de capacité. À la société de décider si on augmente la capacité, mais nous avons des solutions pour réduire l'impact. Tout le monde raisonne à termes constants. Notre idée, ce n'est pas de faire passer de plus en plus de camions sans rien faire, notre idée, c'est de faire en sorte que le transport devienne moins nocif.

Mathieu

Dans la Vallée du Rhône, il y a quand même beaucoup de transit international : donc, on pourrait taxer comme le font d'autres pays. Il y a d'autres passages que la Vallée du Rhône.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Oui, il y a surtout une autoroute gratuite, donc je ne sais pas si la taxation est la seule solution. La taxation existe, le péage existe.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Si ASF a aujourd'hui des projets de passage à 2 fois 5 voies d'autoroute, c'est sûrement pour faire circuler beaucoup plus de camions et j'ai malheureusement peur que ces camions ne soient pas moins polluants que ceux qui existent aujourd'hui. Donc, cela veut dire qu'il faut trouver d'autres solutions, parce que les camions et les voitures contribuent à l'augmentation de l'effet de serre. 50% de la consommation de pétrole produite participe à l'augmentation de l'effet de serre, ce sont les transports. On sait qu'aujourd'hui, la planète chauffe très fort. Elle a pris 1 degré en 100 ans et elle va prendre 2 à 3 degrés dans les 100 ans qui viennent si l'on est optimiste et 6 à 8 degrés voire 10 degrés si l'on est pessimiste, ce qui est un peu notre cas. Si l'on ne fait rien, il va y avoir des catastrophes. On parle de réchauffement climatique, on parle carrément de changement climatique, on risque en France de se retrouver dans les 10 à 20 prochaines années avec des refroidissements de température très importants, on ne maîtrise plus rien. Surtout, ce qui est plus inquiétant, c'est qu'il y a un emballement de ce système.

Quand on transporte une tonne de marchandises sur un train, cela équivaut presque à 10 camions. Cela veut dire qu'il faut mettre plus de marchandises sur les trains. On nous répond toujours : on n'a pas d'argent pour investir dans les infrastructures ferroviaires pour développer ces infrastructures. Les Suisses, les Autrichiens, les Allemands ont trouvé la solution depuis de nombreuses années : ils ont instauré une taxe sur les poids lourds pour financer les développements du ferroviaire. Pourquoi en France, on serait plus stupide que les autres, pourquoi on ne serait pas capables de le faire ? C'est vraiment l'enjeu de ce débat public. Changeons enfin de politique et mettons enfin les marchandises sur les trains. Vous savez que les marchandises parcourent de nombreux kilomètres. On sait qu'il y a des aberrations. Le coût du transport étant peu cher, cela transite dans tous les sens. On a des produits, des fraises par exemple, qui viennent du sud de l'Europe pour être conditionnées en Allemagne et redescendent pour être consommées dans d'autres pays. C'est une aberration économique.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

C'est exactement ce que je voulais dire. Il faudrait souvent se demander pourquoi on transporte les choses. Un jeans, sa fermeture éclair est cousue là, son étiquette là haut, etc. parce que le prix du transport est dérisoire par rapport au prix de la main d'œuvre. Le transport ne paye pas le prix réel. Pourquoi est-ce qu'on achète des tomates de Hollande à Avignon ? Je ne sais pas.

Sarah

Sur ce sujet, il y a des réactions d'autres membres de l'Atelier citoyen. Je passe la parole à Jean.

Jean

Bonjour, pourquoi ne pas taxer les gros porteurs qui transitent dans notre pays et les inciter à faire du ferroutage, par exemple, de Calais à Perpignan. Sur la rive droite du Rhône, il y a une ligne qui serait utile pour faire du transport de conteneurs. Il faudrait aménager aussi la logistique des transports, comme vous venez de le dire. Pourquoi promener des marchandises d'un point à l'autre de l'Europe. Un exemple : 80 tonnes d'œufs passent d'Italie en France et 75 tonnes font le chemin inverse. On nous a cité aussi l'exemple des crevettes.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

On a développé récemment les bilans carbone, un outil qui permet à toute personne, toute collectivité, tout industriel, tout entreprise, de faire le bilan des gaz à effet de serre et notamment de gaz carbonique qu'ils émettent dans leur activité. On a fait un volet de ce bilan adapté aux transporteurs et aux chargeurs, c'est-à-dire aux donneurs d'ordre. À partir de ces bilans carbone, on s'aperçoit que ces entreprises commencent à prendre conscience de l'impact des décisions qu'elles prennent sur l'effet de serre, alors que jusqu'à présent elles n'en avaient aucune idée. Je crois que c'est un premier pas.

Souvent, les chargeurs, c'est-à-dire les donneurs d'ordres rejettent la faute sur le transporteur. Or le transporteur, lui, n'a que son camion, il ne peut que transporter. À part de conduire de façon plus douce, il ne peut pas économiser beaucoup. La responsabilité appartient au chargeur, à celui qui donne l'ordre. Quand on dit que l'on veut être livré en 24 heures chrono, il faut savoir que c'est une décision qui impacte fort les émissions de gaz à effet de serre, puisque cela veut dire que quelqu'un va se déplacer exprès pour porter votre colis alors que, si le délai était plus long, on pourrait utiliser davantage la voie ferrée ou regrouper des colis, etc. Il faut bien avoir cela à l'esprit : c'est au niveau du donneur d'ordres que se passent les choses.

Les grandes entreprises maintenant vont être soumises au quota d'émission de CO₂, c'est-à-dire qu'elles ne devront pas dépasser, en application d'une directive européenne, un certain nombre de tonnes d'oxyde de carbone émises : avec les outils que l'on a développés, elles pourront prendre des décisions dans le bon sens. Cela ne va pas se résoudre d'un coup de baguette magique, parce qu'il y a une inertie au système, mais d'ici 2026, je pense que l'on aura largement le temps de faire des progrès dans ce sens. On va, je pense, arriver à mieux gérer l'organisation des transports qui est un point fort dans ce domaine. Trop souvent, on dit que la technique va résoudre le problème, mais le comportement et la prise de décision sont aussi un élément majeur pour résoudre le problème. Si l'on fait des camions propres, cela permettra d'améliorer les choses, mais ce ne sera pas suffisant, il faut aussi derrière, quand on passe commande, savoir que l'on a un impact.

Alix

Monsieur Delorme, il me semble que vous aviez des diapos à nous montrer.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Nous sommes un collectif d'associations locales dans la Drôme. On est des citoyens comme vous. On s'est mobilisé depuis de nombreuses années avec nos moyens qui sont faibles. Par rapport aux acteurs économiques et aux institutionnels, on fonctionne avec le bénévolat.

On est aussi des consommateurs, on est aussi des personnes actives, des chefs d'entreprise : donc, on pense à l'aspect économique.

Les points importants pour nous, c'est le réchauffement de la planète, qui est dû en grande partie au transport, c'est la crise du pétrole. L'explosion du prix du pétrole de toute façon va remettre en question ces transports. On ne croit pas aux prévisions de croissance de trafic que l'on nous annonce : on demande à la commission du débat public qu'elle aborde ce problème, qu'elle réactualise les prévisions. Aujourd'hui, les prévisions sont basées sur un prix du baril à 35 euros, hier on était à 73 euros et on nous promet 100, 150, 180... Si l'on construit des autoroutes, il n'y aura personne pour rouler dessus, mais si l'on pouvait faire autre chose de notre argent, ce serait beaucoup mieux.

Ne pas changer de politique de transport, ce serait suicidaire sur un plan économique et sur un plan écologique. Nos recommandations dans ce débat :

- arrêter de subventionner les transports par la route ;
- ne pas construire de nouvelles autoroutes ;
- développer le ferroutage et le fluvial ; on a parlé du financement, les Suisses et les Allemands le font, pourquoi pas nous ?
- faire évoluer les comportements : il est très important d'informer les gens sur les enjeux, sur la situation et sur les solutions alternatives ;
- informer et éduquer, aider les nombreuses solutions alternatives : les transports en commun, la relocalisation des productions (on n'a rien contre les Espagnols, mais produisons localement tout ce que l'on peut produire localement, cela évitera tous ces transports), le covoiturage, la réduction de la vitesse, le télétravail.

La planète chauffe, je pense que vous connaissez tous le sujet. L'effet de serre aura des conséquences colossales, ce n'est pas moi qui le dis. La France a pris des engagements. Si à l'issue de ce débat public, ces engagements ne sont pas tenus, on aura vraiment raté la seule occasion de prendre des décisions courageuses qui sont nécessaires. En France, on voit que les transports participent de façon très importante à ces émissions de gaz à effet de serre. Un petit schéma qui montre que le transport maritime est le plus économique en énergie, ensuite ce sont les trains, et loin derrière les camions et encore plus loin derrière les avions. Toute cette énergie qui est consommée, elle est transformée quelque part en gaz à effet de serre, elle est transformée en pollution.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

En plus, les transports maritimes et ferroviaires sont les plus sûrs.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Tout à fait. Un petit schéma qui montre qu'en France, depuis de nombreuses années, on n'a rien fait pour le développement du fret ferroviaire : ce n'est pas que le ferroviaire ne marche pas, c'est que l'on ne s'en occupe pas. On a fait des TGV, mais on ne s'est pas du tout occupé de mettre des marchandises sur les trains. Nous, on demande un changement de politique.

Les coûts externes des transports, l'idée, c'est de dire qu'il y a tout un tas de coûts qui ne sont pas pris en compte par les transports routiers :

- les impacts sur la santé : le bruit, les accidents, les maladies respiratoires ;
- la dévalorisation du foncier, pour les habitations qui sont à proximité des infrastructures routières nouvelles qui se construisent ;
- l'écologie : effet de serre, pollution : en Ardèche et dans la Drôme, on est dans des régions très agricoles, avec une agriculture bio qui se développe de façon très importante, avec un tourisme vert qui se développe également ; tout cela, quand des infrastructures routières nouvelles passent, c'est complètement perdu ; le vin de la Vallée du Rhône, qui est de bonne qualité, les consommateurs l'achèteront tant qu'il ne sera pas pollué par la route ; quand les consommateurs sauront qu'il est pollué, personne n'en achètera ;
- l'économie : on pense que mettre de plus en plus de tuyaux, cela envoie les gens de plus en plus loin et cela fait que les marchandises circulent dans tous les sens ;
- je ne parle pas de la régression sociale dans les transports avec l'ouverture du marché à des pays qui n'ont pas du tout les mêmes normes que nous en matière sociale.

Les recommandations, ce sont l'arrêt de la détaxation du gasoil et l'instauration d'une taxe sur les poids lourds comme en Allemagne et en Autriche.

L'Ardèche a besoin d'améliorer ses communications avec les autres régions, mais certainement pas à travers des infrastructures autoroutières, parce qu'en Ardèche, il y a des sites exceptionnels avec beaucoup de tourisme. Si demain, on a des autoroutes, les touristes traverseront, mais ne s'arrêteront pas.

Le PIB, c'est quelque chose d'important, mais il faut faire attention à ce que l'on met dans le PIB. Quand il y a des catastrophes, des accidents, c'est très bon pour la croissance, pour l'activité économique. Est-ce que c'est cela que nous voulons ? Nous, nous disons : préoccupons-nous aussi du bonheur intérieur brut, c'est-à-dire intéressons-nous à l'impact de nos décisions sur l'éducation, la santé, le cadre de vie, la biodiversité. Un petit schéma pour terminer. Les profits des actionnaires augmentent de façon très importante. Nous en Drôme et en Ardèche, on est dans une zone saturée d'infrastructures : on a des TGV, on a des autoroutes, demain peut-être on aura une ligne low cost vers l'Angleterre, et pourtant l'activité économique sur Valence se délocalise. Donc, faisons des choix qui sont plutôt des choix de bonheur intérieur brut.

Nadine

Monsieur Delorme, quels sont les leviers aujourd'hui des pouvoirs publics sur les gestionnaires d'autoroutes ?

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Des décisions récentes ont été prises : les autoroutes ont été vendues au secteur privé. Quel est aujourd'hui le niveau d'indépendance ? Aujourd'hui, on a face à nous un lobby très important des sociétés d'autoroutes, du BTP pour construire de nouvelles autoroutes pour faire travailler ces entreprises. Le levier est presque contraire, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, nos administrations sont malheureusement cernées par des acteurs qui poussent à faire des autoroutes pour développer leur propre économie.

Nadine

Est-ce que les mobilisations sont du côté politique également ou simplement du côté des associations ?

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Notre action citoyenne a un impact très important. Les élus de la Drôme, que ce soit au niveau du Conseil général ou au niveau des associations de maires, se mobilisent. Pendant longtemps, on était un peu découragés, parce qu'on avait l'impression de ne pas être entendus, mais aujourd'hui, ce travail a payé, nos propositions sont reprises par nos élus, parce qu'ils se rendent compte qu'il n'y a pas d'autre solution. Il reste maintenant à se mobiliser dans le cadre de ce débat public. Malheureusement, on a un contre-exemple : dans le débat public sur la liaison Grenoble – Sisteron, un tas de choses intéressantes ont été dites, mais la décision qui a été prise par le ministère des transports a été exactement le contraire de ce qui était ressorti du débat public.

Philippe MARZOLF, Président de la CPDP

Dans d'autres débats, c'est différent.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

J'espère que ce sera différent dans ce débat.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

Vous parlez de l'État et de sa capacité de décision. En fait, c'est beaucoup plus compliqué que ce que l'on s'imagine, parce que l'État est composé de différents ministères. Moi, je connais bien les discussions qu'il y a sur les normes de qualité de l'air. Le ministère de la santé et le ministère de l'industrie n'ont pas du tout le même discours. Le ministère de la santé tire pour que les concentrations admises soient plus basses et après, le ministère de l'industrie dit : « mais cela va tout ruiner ». Par exemple, lorsqu'on a rendu obligatoire les pots catalytiques, les ministères n'étaient pas du tout d'accord et c'est le Premier ministre qui a tranché. Cela peut très bien donner lieu à un petit marchandage, par exemple : « vous me donnez les pots catalytiques et, en contrepartie, je vous accorde quelque chose sur les moutons », quelque chose qui n'a rien à voir. L'État, ce n'est pas quelque chose de monolithique.

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

Quand on parle de sociétés concessionnaires, on a l'impression d'être des grands méchants loups et de n'avoir rien compris. Je voudrais dire 4 points qui sont l'essence même de notre politique et de notre raison d'être.

Premièrement, nous faisons passer les véhicules qui veulent bien venir sur l'autoroute. Nous n'allons pas les chercher et au contraire, on les fait payer. Si quelqu'un est vertueux, c'est bien celui qui essaye de réhabiliter le vrai prix du transport routier. Pour autant, on adhère à ce que vous souhaitez : une évolution de la consommation, une évolution des transports, une réduction des nuisances des transports. On le demande tous les jours et on a un contrat avec l'État pour minimiser l'impact environnemental, l'impact sur la santé humaine de ce transport. Nous sommes concessionnaires d'État et nous intervenons sur la base d'un cahier des charges qui met à notre charge un certain nombre d'obligations sur la réduction des accidents, sur l'efficacité des infrastructures, sur la réduction des nuisances. Nous avons un contrat pluriannuel que nous renouvelons tous les 5 ans : l'État a des leviers sur nous.

Deuxièmement, nous venons d'être achetés par le groupe Vinci, un groupe de BTP, mais les groupes de BTP savent aussi bien faire des voies ferrées, des voies navigables, des ports maritimes que des autoroutes. Vinci répondra à l'attente sociale. Le métier d'un entrepreneur, c'est de répondre à l'attente sociale et de gagner sa vie sur ce que souhaite la société civile. Nous ne sommes pas des fanatiques de l'autoroute. La meilleure preuve, c'est que nous sommes majoritaires dans la société Lorirail, qui fait du transport combiné. C'est en France la première navette ferroviaire qui va permettre de mettre des remorques de poids lourds sur des trains et qui fera chaque nuit un aller et un retour sur la ligne Bettembourg-Perpignan. Ce sont 40 poids lourds qui iront chaque nuit de Perpignan à Bettembourg et 40 poids lourds qui partiront de Bettembourg (au Luxembourg) pour aller à Perpignan. On me dira que c'est dérisoire, mais il faut bien commencer comme on peut. Aujourd'hui, on se bat comme des chiffonniers avec la SNCF pour avoir un sillon avec un certain niveau de fiabilité. Nous avons acheté à RFF un sillon de qualité TGV, c'est-à-dire qui garantit le service coûte que coûte, enfin dans les meilleures conditions, mais c'est extrêmement difficile parce que les sillons ferrés sont très rares et très chers. Monsieur disait que la voie ferrée en rive droite du Rhône est totalement disponible, je suis désolé, mais elle est totalement saturée. Pour avoir un sillon journalier, nous nous sommes battus comme des chiffonniers et nous le payons très cher. Nous ne demandons qu'une chose, que ce service se développe. Vinci se positionne aujourd'hui comme un transporteur multimodal. On va fabriquer une plateforme multimodale au Boulou. Les camions espagnols sont invités à s'arrêter là. Les remorques sont montées sur les wagons. Les tracteurs repartent avec leur chauffeur et la remorque toute seule va monter à Bettembourg. À l'arrivée, le chargeur va envoyer sa remorque, son chauffeur va récupérer la caisse et va aller faire la distribution. Voilà les 4 choses que je voulais vous dire. Nous sommes fanatiques du multimodal, c'est notre développement de demain.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

Pour répondre à Madame, le transport combiné est soutenu par l'État, puisque des subventions sont données aux gens qui font du transport combiné parce que le transport combiné revient plus cher pour l'instant (au prix du pétrole qui avait cours jusque là) que le transport routier direct. Par contre, on a un gros problème avec les infrastructures de transport SNCF. Là, c'est quelque chose que l'on ne peut pas résoudre tout de suite, parce que cela suppose de nouvelles voies, cela suppose une nouvelle organisation et cela suppose aussi une évolution des mentalités au sein de la SNCF. Par exemple, si vous faites de l'international, on change de chauffeur de locomotive à la frontière. Donc, il faut trouver un conducteur disponible, etc. Au-delà de l'aspect purement logistique et technique, il y a aussi un problème de réglementation sociale, un problème de formation des gens et un problème d'eupéanisation des réseaux ferrés. En Espagne, on n'a pas le même écartement de voies par exemple. C'est pareil avec certains pays de l'Est qui sont restés aux normes russes alors que nous, on a d'autres normes. Si vous voulez faire du transport longue distance par voie

ferrée, c'est extrêmement difficile.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Il faut s'en donner les moyens, il faut le vouloir. Si on ne le veut pas, on ne le fera pas. Dans la région Rhône-Alpes, la ligne Lyon-St Etienne était sous-utilisée parce qu'on n'avait jamais fait aucun investissement dessus. Les gens étaient sur l'autoroute dans les bouchons. La région Rhône-Alpes a mis le paquet pour développer cette liaison ferroviaire et, depuis 3 ou 4 ans, on a 30% d'augmentation de trafic ferroviaire.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

Dans le ferroviaire, on a beaucoup fait pour les voyageurs, mais on ne fait pratiquement rien sur les marchandises.

François-Régis

Les filtres à particules installés sur les voitures ont-ils un impact réel sur la réduction de la pollution environnementale ? Au niveau des camions, est-ce qu'une nouvelle norme est prévue bientôt ? Est-ce qu'on va réduire les rejets polluants des camions ?

Jean-Pierre MARCHAND, ASF

La norme Euro 4 va devenir obligatoire pour les poids lourds à partir de tout de suite. La société du tunnel sous le Mont-Blanc fait des tarifs différenciés pour les poids lourds qui sont à la norme Euro 4 par rapport à ceux qui sont à la norme Euro 3 et à la norme Euro 2.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

On va améliorer les émissions de particules, c'est très efficace, mais cela ne change rien sur le CO₂, les oxydes d'azote, etc.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

La réduction des émissions de particules permet de réduire les impacts sur la santé.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

C'est ce que je disais. Dans la 2^{ème} étude OMS, je pense que le nombre de morts attribuables va être baissé pour les particules, parce que le niveau de fond va baisser un peu, mais le trafic augmente en permanence : c'est une course effrénée. Les véhicules émettent de moins en moins individuellement, mais comme le trafic augmente en permanence, on a vraiment du mal à baisser les niveaux de fond par exemple pour les oxydes d'azote.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche

Une solution qui ne coûte rien du tout : vous diminuez la vitesse. À 110 kilomètres/h, je consomme 5,8 litres au cent et à 130 kilomètres/h, je consomme 7 litres au cent. En levant le pied, vous économisez 20%. Chaque citoyen peut le faire.

Mireille CHIRON, chercheur à l'UMRESTTE (INRETS)

Cela a été l'un des effets des radars. Il n'y a pas eu que la baisse des accidents, il y a eu aussi

la baisse de la consommation.

Alix

Merci beaucoup. On va poursuivre. J'aimerais que Monsieur Larose vienne nous rejoindre.

Alain

On aimerait que vous développiez les fonctions de RFF et le lien entre RFF avec la SNCF.

Jean-Marie LAROSE, adjoint au directeur du développement, RFF

En Europe et donc en France, depuis un certain nombre d'années et en France depuis 1997, on a voulu séparer la gestion des infrastructures des opérateurs. Par rapport à ce que disait le représentant de l'ADEME, je voudrais dire qu'aujourd'hui, en fret, il ne faut plus penser SNCF, il faut penser, depuis le 1^{er} avril 2006, à un cadre européen, avec tous les opérateurs possibles, et il y en a qui roulent déjà en France : il y a quelques espoirs de ce côté-là.

Nos relations avec la SNCF. Nous sommes 100% public : pour le compte de l'État, nous gérons, exploitons et aménageons les infrastructures, selon l'article 1 de notre loi fondatrice, dans une logique de développement durable, avec un réel souci de promotion du ferroviaire dans toutes ses composantes. Nous confions à la SNCF la gestion opérationnelle des infrastructures, la SNCF étant par ailleurs opérateur ferroviaire de voyageurs nationaux ou internationaux, régionaux pour le compte des autorités organisatrices, donc des Conseils régionaux, et également les opérateurs de fret. Sur le fret, elle est un opérateur parmi 5 ou 6.

Alix

Comment va se développer le transport de fret par les entreprises privées ?

Jean-Marie LAROSE, RFF

Aujourd'hui, on est encore dans un marché qui est dominé par la SNCF. Cela me permet de distinguer un peu ce que l'on entend par fret ferroviaire. Il y a plusieurs natures de fret ferroviaire.

Le train entier : c'est un marché solvable, d'ailleurs, c'est sur ce créneau que les nouveaux opérateurs arrivent.

Le wagon isolé : cela veut dire que, pour faire des trains, il faut concentrer des wagons ou des lots de wagons sur des plateformes. C'est ce que l'on appelle la collecte/distribution régionale. Là, il y a un vaste sujet de réflexion à poursuivre. À partir de ces plateformes, on organise des trains qui vont se concentrer, se former, se déformer dans des triages, qui vont circuler sur le territoire et ensuite être ré-éclatés à l'autre extrémité. Le wagon isolé n'a pas réussi en France et en Europe à trouver un équilibre économique, parce que les prix de marché en termes de transport de fret sont les prix de la route, tout simplement parce que le marché est largement dominé, à plus de 80%, par le routier. Donc, ce sont les routiers qui font les prix et les coûts du ferroviaire en wagon isolé, selon une production historique, nécessitaient beaucoup de moyens en termes de locomotives, en termes d'installations et en termes humains. Ceci, il faut le faire évoluer pour rationaliser un peu le dispositif. C'est d'ailleurs l'objet du plan fret SNCF.

Le transport combiné : on y a fait allusion tout à l'heure. Il s'agit effectivement d'avoir des conteneurs qui sont des boîtes dans lesquelles les chargeurs vont mettre leurs palettes. Ces conteneurs sont au départ sur des camions ; ils sont ensuite manutentionnés pour être sur des wagons. L'équilibre économique du combiné aujourd'hui en Europe et en France se situe aux alentours de 600 à 700 kilomètres. Le combiné nécessite pour se maintenir et se développer des subventions partout en Europe, subventions qui en France sont attribuées aux opérateurs. Dans le combiné, il y a le combiné terrestre et il y a le combiné maritime. Dans le combiné maritime, les caisses viennent du monde entier et notamment d'Asie. Là, il y a des potentialités de développement considérables qui permettraient de trouver un nouveau bond pour le combiné maritime. Fos XXL, c'est un projet sur lequel nous comptons beaucoup. J'en dirai autant du port du Havre avec Port 2000. Il y a également les services d'autoroutes ferroviaires : aujourd'hui, si l'on met de côté Eurotunnel qui fait du trans-Manche, on a 3 services existants ou potentiels : le service à travers les Alpes qui est un service expérimental et qui est un service de franchissement de barrières montagneuses (5 allers et retours, c'est encore balbutiant, il y a d'ailleurs des difficultés d'entente internationale et de fiabilité). On a le service Lorirail entre le Boulou et le Bénélux qui va démarrer en 2007. On va démarrer avec une navette dans chaque sens. Nous allons accompagner le développement et le succès, nous le pensons, de ce transport qui, au passage, peut transporter des remorques, mais peut aussi transporter des tracteurs et des remorques grâce à la technologie MODALOHR. Nous pensons que cela se développera à 2, 4, 6 allers et retours et à un moment donné, se posera le problème des infrastructures. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise devra être fait pour permettre d'aller vers ce que nous escomptons, c'est-à-dire plusieurs dizaines de navettes par jour. Des services d'autoroute ferroviaire sont également en projet du côté de l'Atlantique, entre le Pays Basque et l'Île-de-France. Là, c'est plutôt pour 2008.

Sur ces questions de fret ferroviaire, il y a des questions de fiabilité et des questions de productivité. Sur la fiabilité, il faut que le ferroviaire se renforce en termes de fiabilité. Cela veut dire que l'on ne fait plus passer les voyageurs avant le fret. Par le passé, il est vrai que, chaque fois qu'il y avait un problème, on garait le fret et on faisait passer les voyageurs. Evidemment, quand on est voyageur, on n'aime pas être stationné sur une voie d'évitement pour laisser passer du fret. Il faudra s'y faire. RFF met en avant le cadencement généralisé en réseau, qui est une garantie du sillon, c'est-à-dire que, lorsqu'il y aura un sillon de fret répétitif au cours de la journée, y compris dans les heures de pointe, ce sillon devra être respecté et, s'il y a un TER qui pose problème, il faudra arriver à le garer.

Avec le fluvial et le maritime, le ferroviaire peut emporter la totalité de la croissance des flux à l'horizon 2025. Par contre, il ne faut pas oublier le flux des voyageurs. Là, je vous laisse poursuivre. Le sujet des voyageurs est un vrai sujet, et le ferroviaire ne peut pas prétendre traiter les pointes de voyageurs.

Alain

Dans le domaine ferroviaire, il y a quand même pas mal de lacunes. J'ai vu une émission à la télévision. La voie ferrée de Clermont-Ferrand vers le Sud est en mauvais état : à certains endroits, les trains étaient limités à 10 kilomètres/h, sinon à 30 ou à 40 kilomètres/h, ils risquaient de dérailler. Pour nous, le ferroviaire sera intéressant pour désengorger les autoroutes. À votre niveau, quels sont vos moyens et dans quels délais pouvez-vous améliorer les infrastructures ?

Jean-Marie LAROSE, RFF

Vaste question. D'abord, l'état du réseau en France. Le réseau français, c'est 29 000 kilomètres de lignes à double voie ou à simple voie. Sur ces 29 000, environ 15 000 kilomètres sont très circulés, sur lesquels nous n'avons maintenant aucun souci de maintenance, comme l'a montré l'audit que nous avons commandité en lien avec l'État et avec nos collègues de la SNCF.

Sur les autres 15 000 kilomètres de ligne, on trouve la ligne que vous évoquiez, mais il y en a un certain nombre d'autres. Sur ces lignes, nous n'avons pas réussi à ce jour à avoir les moyens d'une maintenance suffisante. L'économie du ferroviaire se traduit par une équation très simple. Nous percevons des péages des opérateurs. Dans les 15 000 kilomètres peu circulés, nous avons peu de péage car peu de trains circulent. Par exemple, sur Béziers - Clermont-Ferrand, nous avons moins de un train de fret par jour et nous avons, selon les sections, un nombre variable de circulations de TER. Nous ne couvrons pas, et de loin, les charges de maintenance, par les péages. À partir de là, il y a une subvention qui nous est versée par l'État et qui devrait permettre en principe d'équilibrer le dispositif. Cette subvention est destinée à couvrir l'ensemble de l'insuffisance entre les charges et les recettes. Dans les charges, ce que je n'ai pas dit, c'est que nous payons la SNCF dans le cadre d'une convention de gestion. Ce déséquilibre a été clairement identifié dans cet audit et nous sommes en train de proposer avec la SNCF au ministère un plan d'action pour remédier durablement à ces problèmes de déséquilibre entre les charges et les recettes du réseau ferroviaire. Il y a, là encore, la nécessité de renforcer les trafics, pas forcément partout, puisque là où nous n'avons que très peu de trains, on peut commencer par augmenter le nombre de trains pour augmenter les péages. Cependant, il ne faut pas considérer que le ferroviaire est pertinent partout. Le ferroviaire, c'est du transport de masse, c'est du transport de volume, donc quelque part, il y a des seuils. Il est inutile d'essayer de maintenir une ligne ferroviaire pour un train par jour. Ce n'est pas avec quelques wagons par semaine que l'on va assurer l'équilibre du fret ferroviaire. Attention au fret ferroviaire et au ferroviaire en général : il faut garantir des masses et des volumes, c'est-à-dire concentrer sur des points de transport public pour les voyageurs ou de collecte/distribution régionale pour les marchandises.

Alain

Merci. Est-ce qu'il y a des questions dans l'Atelier citoyen ?

Une participante de l'Atelier citoyen (de la salle)

Mis à part le contournement de Lyon, est-ce qu'il y aurait des infrastructures nécessaires et obligatoires à prendre en considération pour que le fret devienne incitatif ?

Jean-Marie LAROSE, RFF

En termes d'infrastructures, notre priorité, c'est de rationaliser l'existant. Nous avons dans la Vallée du Rhône trois lignes, c'est largement suffisant à l'horizon 2025 et au-delà. Au nord de la Vallée du Rhône, se pose la question du contournement ferroviaire de Lyon : il est dans les mesures du CIADT, donc il est réputé construit à l'horizon 2025. Nous disons qu'il faut assurer la continuité pour assurer le raccord de ce tronçon à la Vallée du Rhône.

Au nord, le nœud de Dijon sera à regarder le moment venu et ensuite, il y a des aménagements d'infrastructures de type gabarit ou d'évitement pour avoir des trains longs.

Pour améliorer la productivité du ferroviaire, il faut allonger les trains, jusqu'à 900 à 1 200 mètres.

Au sud de la Vallée du Rhône, notamment dans l'arc languedocien, nous avons prévu, dans les mesures du CIADT, une ligne nouvelle de contournement de Nîmes-Montpellier qui doit être mixte pour 2012. J'insiste sur la mixité : les lignes nouvelles ne doivent plus être que pour les LGV. De plus en plus, on se pose la question de lignes nouvelles également pour le fret ou mixtes. Nîmes-Montpellier, on va démarrer bientôt les travaux, c'est prévu pour 2012.

Entre Montpellier et Perpignan, on a une ligne nouvelle qui est inscrite dans les documents d'urbanisme aujourd'hui, mais en accord avec l'État, nous souhaitons retravailler le projet de ligne nouvelle, en redéfinir les fonctionnalités, soumettre ce projet au débat public pour examiner selon quelles modalités on pourrait aménager une ligne nouvelle pour développer les capacités. Pour répondre directement à votre question, c'est entre Montpellier, Narbonne et Perpignan que se situe le point dur : là, nous aurons atteint d'ici 2020 les 280 sillons qui sont le maximum acceptable pour cette ligne. Il faudra aller au-delà, notamment pour les services d'autoroute ferroviaire.

Au-delà de Perpignan, on retrouve la liaison vers l'Espagne. L'Espagne est en train, très rapidement, de mettre une grande partie de son réseau à l'écartement européen, ce qui va permettre au ferroviaire de gagner des parts de marché.

Alain

Sur la voie ferrée du TGV, actuellement, il n'y a que des trains de voyageurs qui circulent, mais cela ne circule pas 24 heures sur 24. Pourquoi ne pas faire circuler des trains de marchandises pendant la nuit ?

Jean-Marie LAROSE, RFF

On ne va pas faire circuler des trains conventionnels sur des lignes TGV qui ont des pentes relativement importantes. Par contre, on peut tout à fait faire circuler des trains de forme TGV adaptés. Depuis les années 80, des trains de La Poste circulent pour le courrier. Nous comptons développer des services de fret ferroviaire de jour pour des marchandises à haute valeur ajoutée ou de la messagerie. Sachez que l'on discute avec des aériens pour faire des *hubs* à Roissy et dans d'autres pays européens pour avoir un transport à grande vitesse qui continue une desserte territoriale à partir des transports internationaux de l'aérien. C'est pour nous un sujet très porteur, on veut dégager plusieurs circulations par jour sur le réseau à grande vitesse, mais encore une fois, n'imaginons pas que ce réseau à grande vitesse permettra des offres fret classiques. Par contre, sur un certain nombre de lignes nouvelles, nous imaginons de concevoir la ligne nouvelle pour qu'elle soit un peu moins pentue et que d'autres types de marchandises puissent circuler.

Jean

J'ai lu que, sur la rive droite du Rhône qui est à 98% réservée au trafic de marchandises, on pourrait faire passer un train toutes les 10 minutes, étant donné que les trains de marchandises roulent à la même vitesse autour de 100 kilomètres/h.

Jean-Marie LAROSE, RFF

À la demande du Conseil régional de Rhône-Alpes et du Conseil régional de Languedoc-

Roussillon, nous sommes en train d'étudier dans des conditions maîtrisées l'ouverture de la rive droite de la Vallée du Rhône aux TER. Nous mettons en avant ce principe de cadencement généralisé en réseau, qui respecte des principes d'affectation des capacités pour le fret et pour les voyageurs. Sur la rive droite de la Vallée du Rhône, il faut homogénéiser la vitesse aux environs de 100 kilomètres/h parce que c'est là que l'on a le débit maximum, et donc on densifie les circulations pour avoir des trains qui se suivent à peu près dans les mêmes configurations aux arrêts techniques près. Effectivement, nous visons sur la rive droite une densification pour autant qu'il y ait un marché. Je rappelle que tout ceci est lié au développement de l'autoroute ferroviaire avec les dizaines de navettes que j'évoquais. Ce n'est pas pour tout de suite et, je m'associe d'ailleurs à ce qui a été dit par ASF, cela suppose aussi l'inscription du ferroviaire historique dans le paysage. Il ne faut pas oublier que la première responsabilité d'un maire est de ne pas laisser construire trop près des infrastructures parce qu'ensuite on a quelques problèmes de réclamations des riverains.

Alain

Merci.

Sabrina

Monsieur Vallette, vous serez interviewé par Ouria et Nadine.

Nadine

Sur la communauté urbaine de Marseille et, en général, les grandes agglomérations de la région, les études épidémiologiques révèlent un lien évident entre les indicateurs de pollution et les indicateurs sanitaires. Au-delà des limitations de vitesse, quelles sont les stratégies politiques pour aller au-delà des vœux pieux et préserver la qualité de l'air de vos concitoyens ?

Claude VALLETTE, Vice-président de la Communauté urbaine de Marseille chargé de l'aménagement et des transports

D'abord, merci de m'avoir invité dans un débat citoyen. Cela change un peu du débat classique, c'est très bien de pouvoir bavarder sur ces sujets très importants.

La question de la pollution et de la santé n'a fait que prendre de l'ampleur au fur et à mesure. Il y a une vingtaine d'années, on essayait toujours de minimiser toutes ces affaires. Moi, en tant que médecin, toutes ces questions de notre cadre de vie immédiat, de la biologie dans laquelle on est me paraissaient naturelles à résoudre. Aujourd'hui, c'est devenu un vrai problème de santé publique. Donc, il y a des mesures à prendre ne serait-ce que sur la santé. Par rapport au débat de tout à l'heure entre les particules, l'effet de serre, il y a beaucoup de choses. Là, on est plus dans ce que l'on respire immédiatement, c'est-à-dire toutes ces particules et tous ces produits dont un certain nombre sont cancérigènes. Que fait-on par rapport à tout cela dans une mairie ou dans une communauté urbaine ?

D'abord, nous cherchons à avoir des indicateurs et à avoir un réseau qui recueille des données sur la pollution. À Marseille, le réseau Airmariaix marche très bien. Avant, on disait souvent : « Dans notre région, il y a du mistral, ce n'est pas grave, tout s'envole, ne vous inquiétez pas, cela part dans la Méditerranée ». Tout cela, c'est complètement faux. Aujourd'hui, on s'aperçoit que, malgré le mistral, un certain nombre de zones de Marseille ville sont à la

limite de l'acceptable un certain nombre de jours par an.

Le deuxième point, c'est la politique des déplacements dans la ville, c'est-à-dire la façon de gérer l'automobile aujourd'hui en urgence dans les villes. C'est d'autant plus important que vous êtes dans une grande agglomération ou dans une agglomération qui s'est organisée avec la voiture. Dans l'aire métropolitaine marseillaise (La Ciotat, Aix, l'étang de Berre), il y a des déplacements considérables à cause de l'étalement urbain qui s'est fait à cause de la géographie et les déplacements en voiture sont dominants à 90%. Aujourd'hui, il y a 1 000 personnes qui prennent le train pour aller à Aix. C'est complètement absurde alors que l'autoroute est complètement bloquée. C'est un problème important. Il y a un double problème : dans la ville même et autour de la ville, de l'aire métropolitaine. Si on a la LGV PACA, c'est la seule façon de libérer les faisceaux et d'avoir tous les TER dont nous avons besoin : d'où notre intérêt pour cette LGV.

Le centre-ville, c'est la politique que l'on mène avec une organisation en surface du tramway. On a des débats sur les doublons avec le métro, mais il faut bien commencer par le centre de la ville. En plus, le tramway a un avantage énorme, ce n'est pas qu'un moyen de déplacement, c'est aussi une façon de faire de l'urbanisme, de traiter la ville et de remettre la voiture à sa place. Dans le centre ville, il faut restreindre la voiture au maximum. On oblige les propriétaires dans les centres-villes à avoir des parkings pour mettre la voiture dedans et non pas sur la place publique. Dans la rue, on restreint la voiture au maximum avec des stationnements limités dans le temps et payants. Ce n'est pas pour encaisser de l'argent, c'est pour pouvoir libérer l'espace. Et puis, le tramway restreint. Cela s'accompagne d'une politique de contournement de la ville. Marseille est la seule ville qui n'a pas de voie de contournement. Pendant que l'on fait un tramway, il faut aussi faire une voie de contournement. On nous répond : « vous mettez de l'argent dans les infrastructures routières, c'est contre tous les discours que vous faites ». Oui, mais attendez, comment fait-on pour passer d'un quartier à l'autre ? On ne va pas demain matin supprimer la voiture malheureusement. Mon rêve, c'est un Vieux-Port sans voiture. Le jour où l'on aura fait cela, cela voudra dire que l'on aura maîtrisé à peu près le système.

Pour la périphérie des villes, il faut rattraper le retard considérable en termes de TER et de ferroviaire. Dans toute l'aire métropolitaine, on a un effort considérable à faire. Le problème, c'est le financement. À l'agence d'urbanisme, on a fait l'inventaire de tout ce que le Conseil général, le Conseil régional proposent comme solutions pour mieux circuler : les sommes sont telles que l'on ne pourra pas tout faire. Là, il va falloir choisir des priorités, choisir les infrastructures les plus importantes pour régler le maximum de problèmes.

C'est un peu notre vision, en partant de la ville centre, d'un système. Les déplacements à distance posent les mêmes problèmes parce que si vous êtes arrêtés au bord de l'autoroute pour venir ici, vous allez avoir des pollutions identiques. Donc, on ne peut pas laisser non plus se développer indéfiniment le système. Donc, au point de vue santé, on se retrouve tout le long de la chaîne.

Nadine

Concernant le développement de ligne TER pour la périphérie de l'agglomération, est-ce que cela relève uniquement du financement régional ou est-ce que RFF participe ?

Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille

Aujourd'hui, la région est compétente au point de vue déplacements ferrés, le département est compétent pour le transport en bus et les communautés urbaines ont compétence dans les déplacements : c'est compliqué. Les financements seront forcément croisés. C'est sur des projets que cela se fait. Dans le contrat de plan, les deux lignes prioritaires pour nous sont d'un côté Marseille-Aubagne et de l'autre Marseille-Aix. Les travaux de la ligne d'Aix vont se faire, mais il faudra deux ans. Ensuite, il faut faire celle d'Aubagne. En plus, on n'a aucune accessibilité du côté de l'étang de Berre. Chaque ligne se chiffre en centaines de millions d'euros.

Ouria

Merci. Nous sommes un peu pris par le temps, donc je vais essayer d'aller vite. Si on prend l'autoroute nord en partant de Marseille, qui est très dangereuse, quelle est la politique de prévention des accidents si ce n'est les radars qui ont été ajoutés ces dernières années ? Quelles sont les responsabilités concernant l'entretien de cette autoroute et la conception des équipements ? Il y a des bretelles d'autoroute, à l'arrivée sur Marseille, où l'on marque un stop au moment où il faut s'insérer sur l'autoroute. Je suis marseillaise, donc c'est aussi en tant qu'usager que je vous parle. Concernant l'éclairage de cette autoroute, il y a toute une partie qui n'est pas éclairée. Quels sont les leviers des pouvoirs publics auprès des gestionnaires ?

Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille

D'abord, c'est une imbrication de responsabilités : comme tout en France, chacun a un petit morceau de quelque chose. Vous avez des systèmes autoroutiers qui dépendaient de l'État, de la DDE, qui est en train de s'en désengager en partie. Le plus ils peuvent se désengager, le mieux c'est pour eux. Vous avez ensuite le département qui avait un certain nombre de voies départementales et qui est en train de recevoir des voies nationales. Sur tous ces espaces, pour le moment, on ne sait pas trop qui gère. Et la commune, aujourd'hui, la communauté urbaine gère un certain nombre d'autres voies. Donc, c'est assez compliqué, car les grands principes de ces voiries ne sont pas du tout les mêmes. Le rêve de Monsieur Defferre, c'était d'avoir les autoroutes qui arrivaient toutes sur le Vieux-Port. Donc, on n'a jamais contourné la ville, on n'a jamais fait de maillage et on aboutit à une embolie totale d'un système qui ne peut pas fonctionner. Là dedans, il y a sans arrêt des problèmes et des conflits. Par exemple, l'État et nous aussi voudrions limiter la vitesse à 110 voire à 90 kilomètres/h sur les autoroutes les plus internes à la ville. Autour des villes, il faudrait vraisemblablement limiter la vitesse à 90 kilomètres/h car ce qui est important, c'est la fluidité et la capacité de faire passer un certain nombre de véhicules sans s'arrêter.

Ensuite, il y a la surveillance. Cela a fait des progrès, mais personnellement, je pense qu'il faut augmenter les radars, pour apaiser la vitesse autour des villes. C'est vrai que c'est exaspérant, quand on roule à 115 kilomètres/h parce qu'on n'a pas regardé et que l'on a un point de moins et une contravention. Moi, cela m'est arrivé l'autre jour : j'ai juste dépassé devant le radar. Mais cela ne fait rien, il faut apaiser le système autour des villes. Il faut passer d'un système à un autre. L'agressivité des conducteurs vient du fait que, dans une automobile, il y a un comportement un peu particulier d'un certain nombre de gens. Il n'y a que la répression qui peut arrêter. Quand vous mettez un radar dans un tunnel, vous avez gagné. Quand on ralentit à un moment, automatiquement, cela ralentit tout le système. On le voit très bien, à partir du premier radar sur l'autoroute, tout le monde après en gros roule à la même

vitesse.

Sur les bretelles d'autoroute, nous avons besoin pour la ville de bretelles par exemple sur l'autoroute Est pour aller à la Valentine, cette fameuse bretelle que l'État ne veut pas faire. En dehors des problèmes d'argent, ce sont des conceptions autoroutières par rapport aux conceptions de la ville.

Nadine

Je me permets d'accélérer un peu car nous n'avons plus que 5 minutes.

Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille

Je peux répondre par oui ou non si vous voulez.

Nadine

Non, on vous en demande un peu plus. Concernant les poids lourds en cœur de ville, comment pourrait-on imaginer une politique d'urbanisme, une réglementation ou une organisation logistique autre pour désengorger les autoroutes en cœur de ville et tenir à l'écart les poids lourds du cœur de ville ?

Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille

Là encore, il y a deux débats : la zone logistique de la ville pour son approvisionnement et l'imbrication des zones d'activités, notamment dans toute la zone arrière portuaire. N'oublions pas que 95% des emplois sont attachés aux PME, c'est-à-dire aux entreprises de moins de 10 personnes. Cela veut dire c'est dilué dans le tissu. Ce tissu, il faut y faire très attention. On ne peut pas brutalement interdire aux camions de venir. On a vraiment des difficultés dans notre système économique et, en plus, on doit évacuer les marchandises qui arrivent au port de Marseille. Aujourd'hui, il y a pratiquement autant de conteneurs qui arrivent dans le bassin de Fos que dans le bassin de Marseille. C'est pour cela qu'il faut faire absolument Fos XXL. Le problème des conteneurs, du réseau ferré, de la massification, tout ce que j'ai entendu tout à l'heure dans des discours bien structurés, c'est très important pour Marseille, y compris Marseille ville. On est en pleine discussion, par exemple sur des zones comme Le Canet. Que va devenir Le Canet ? Est-ce qu'on la garde comme zone logistique marseillaise ? On sépare le fret des voyageurs complètement, parce que les voyageurs sont réglés autour de St Charles par les réseaux de bus et par le ferroviaire que l'on voudrait améliorer.

Nadine

L'acheminement des marchandises qui arrivent par voie maritime sur la zone portuaire de Marseille serait ensuite privilégié sur le ferroviaire ?

Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille

Il faut absolument qu'il y ait un effet de masse. Si vous avez moins de 2 millions de conteneurs, vous avez un port qui n'est plus assez performant. Ce débat sur le couloir rhodanien pour le port de Marseille est vital, parce qu'on a 900 000 conteneurs. On était l'un des premiers ports de Méditerranée pour cela il y a 15 ans et aujourd'hui, Valence en a 1,9 million et Barcelone en a plus que nous. Si on enlève le pétrole, le port de Marseille est un petit port. Or le port de Marseille, c'est quand même encore 30% de l'activité de cette région.

Nadine

Toutes ces marchandises arrivant au port pourraient être acheminées par voie fluviale et par voie ferroviaire ?

Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille

Un, le fluvial entre Lyon et Marseille augmente chaque année. Deux, il y a aujourd'hui des trains entiers qui partent du port remplis de conteneurs qui viennent d'Asie. À partir de ce moment-là, vous arrivez à avoir une performance. Il faut que ce soit rentable.

Ouria

Une dernière question car nous n'avons plus le temps malheureusement. Les logiques d'urbanisation actuelles incluent-elles de manière incitative voire impérative l'implantation des modes de déplacement collectif ? Est-ce que vous avez deux ou trois exemples à nous donner ?

Claude VALLETTE, Communauté urbaine de Marseille

Vous voulez dire que l'on fasse attention, dans des plans d'urbanisme, de maîtriser suffisamment les choses pour qu'on n'aille pas construire ou que l'on prévoit l'avenir ? C'est un grand sujet. Je m'occupe directement des POS et des PLU non seulement de Marseille, mais de toute la communauté urbaine. Il faut être vigilant, parce qu'il y a toujours un grignotage de l'habitat. On ne prévoit pas à long terme. Il faut absolument préserver un certain nombre de zones dans les villes. Il y a de vrais débats aujourd'hui sur l'utilisation de terrains militaires par exemple au cœur des villes. Je me bats sans arrêt pour dire « attention, il faut prévoir à 20 ans ». Les SCOT doivent prévoir les choses à 20 ans. On s'y attelle, c'est un vrai sujet de réflexion qui, en plus, est partagé avec les citoyens, parce qu'on pourra vraiment faire un SCOT si on le construit avec tout le monde. Je crois que les débats sur ce sujet sont très importants pour que chacun s'accapare à tous les niveaux, du citoyen jusqu'en haut, cette volonté de vision commune. Si vous n'avez pas une vision commune, vous n'y arrivez pas, c'est clair.

APRÈS LE « TOUT PÉTROLE », QUEL FUTUR ÉNERGÉTIQUE ?

Michel BADRÉ, ministère de l'Écologie et du Développement durable

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

Michel VAN DER MEERSCH, Association beaumontoise citoyenne (France Nature Environnement)

François-Régis

Nous pensons qu'il est nécessaire d'avoir l'avis des différents acteurs que vous représentez sur les mêmes questions. Donc, nous avons prévu trois questions et nous vous accorderons environ 3 minutes de réponse.

Nous avons été informés qu'il y avait 4 énergies futures : l'électricité, l'éthanol, le biocarburant et l'hydrogène. Y a-t-il d'autres énergies dont nous n'avons pas connaissance ? Surtout, que manque-t-il aujourd'hui pour mettre en place de nouvelles énergies pour leur développement à l'échelle nationale ? Monsieur Badré, si vous voulez bien intervenir en premier.

Michel BADRÉ, ministère de l'Écologie et du Développement durable

Que manque-t-il pour les mettre en place ? Je dirais, à chaud, du temps et de l'argent. Je commence par l'argent. Les 4 énergies dont vous avez parlé nécessitent, pour être rentables industriellement, que le prix du pétrole soit plus élevé qu'en ce moment. On a vécu depuis 100 ans et surtout depuis 30 ou 40 ans une période de prix du pétrole bas contrairement à ce que l'on croit souvent. En ce moment, c'est apparemment en train de changer.

Il faut aussi du temps. Pour avoir des véhicules qui marchent en utilisant l'hydrogène, il faut 50 ans, d'après les spécialistes dont je ne fais pas partie. On n'est pas vraiment dans les clous des prévisions que l'on fait ici. En revanche, pour l'éthanol ou pour les biocarburants, cela peut être plus rapide, mais je pense que ce serait une lourde erreur de croire que, s'il y a des problèmes au Moyen-Orient et que l'on n'arrive plus à s'approvisionner en pétrole traditionnel, on pourrait basculer rapidement vers ces deux types de carburants. Pour l'éthanol, il faut beaucoup de surface disponible et il faut de l'eau, ce qui risque d'être un facteur limitant important dans les temps qui viennent. Pour les biocarburants faits à partir de biomasse, il faut beaucoup d'énergie, en l'occurrence de l'électricité. Tout cela nécessite beaucoup de choses. Il y a des sous-entendus, par exemple la politique d'énergie nucléaire est fortement liée à cela. Par conséquent, il ne faut pas croire que, s'il n'y a plus de pétrole fossile, pas de problème, on basculera tout de suite vers d'autres solutions. Ce sont des choses longues, qui prennent du temps et de l'argent, qui ont d'autres facteurs limitants. J'insiste sur l'eau parce que je pense pour ma part que l'échéance courte, celle qui nous pose problème en premier, ce n'est pas l'épuisement des ressources énergétiques, mais le changement climatique. Si l'on décidait de planter des millions d'hectares de culture pour faire de l'éthanol, il faudrait beaucoup d'eau et cette eau, il faudrait la prendre quelque part. Je ne parle pas de l'engrais et des autres questions liées aux cultures intensives. Donc, il y a des possibilités, mais ce ne sont pas des solutions évidentes, simples, bon marché, qui permettraient de basculer facilement. J'ai dépassé mes 3 minutes.

François-Régis

Cela reste raisonnable. Monsieur Blanchet, vous vouliez apporter des précisions ?

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Je suis d'accord avec ce que vient de dire Michel Badré. Vous avez cité les énergies de substitution qui sont intéressantes au point de vue de l'effet de serre, mais il y en a d'autres, qui le sont moins, qui sont le gaz naturel et le charbon, à partir desquels on pourrait faire des carburants liquides. Donc on peut résoudre le problème de disponibilité en pétrole en transformant en produit liquide du gaz naturel ou du charbon, mais cela a un coût plus élevé que le prix du pétrole actuel. Donc on rejoint le sujet abordé par Michel Badré tout à l'heure : c'est le prix du pétrole plus élevé qui permet de développer des énergies de substitution.

François-Régis

Monsieur Burnichon, si vous pouvez rapidement vous présenter.

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

Je représente la société Pélican France qui a un département « véhicule électrique ». Notre activité est la location longue durée de voiturettes électriques. J'ai préparé quelques diapositives. Les applications à l'heure actuelle sont limitées aux sites privés et publics fermés à la circulation des véhicules particuliers.

Tout d'abord, je rappelle les avantages du véhicule électrique : pas d'émission de CO₂, pas de nuisances sonores (10 décibels), plus de sécurité puisque la vitesse est limitée, pas d'accident corporel grave, pas de risque d'explosion, des coûts d'entretien faibles puisqu'il n'y a pas de vidange moteur, il n'y a pas d'huile, un encombrement dérisoire par rapport à un véhicule particulier (ce qui est important puisque, en zone urbaine, 80% de la voirie et des stationnements est occupé par des véhicules classiques), un prix d'achat qui reste relativement faible, ce qui nous offre la possibilité d'avoir, pour une Twingo, 1,80 véhicule électrique 2 places, pour une voiture moyenne de type Mégane, 2,4 véhicules électriques 4 places.

Les batteries sont presque 100% recyclées. Si vous le voulez, je pourrai rentrer un peu plus dans le détail.

Je pense que le véhicule électrique a un avenir dans les zones intra-urbaines, où la vitesse doit rester limitée : le projet consisterait, par la création des parkings extérieurs, à donner la possibilité aux personnes d'utiliser en zone intra-urbaine des véhicules propres, des véhicules électriques. Nous avons différents types de modèles : 2 places, 4 places, 6 places, 11 places, 14 places, 22 places, 34 places... Les véhicules 2 places, 4 places et 6 places ont une autonomie de 80 kilomètres et une vitesse limitée à 33 kilomètres/h. Les véhicules 11 places ont une autonomie de 80 kilomètres et une vitesse limitée à 35 kilomètres/h. Les véhicules 14 places ont une autonomie de 100 kilomètres et une vitesse un peu plus importante. Après, on a les véhicules 22 places et un système de 12 places + 11 places.

Je pense que cette application pourrait commencer par les collectivités. On est en pourparlers avec la mairie de Marseille pour équiper éventuellement la police municipale - Monsieur Vallette est parti, c'est dommage -, en vue du Mondial de rugby en 2007 pour sécuriser les zones urbaines et aussi les zones piétonnes.

Je reviendrai éventuellement sur les petites livraisons urbaines. À Paris, Chronopost a un centre logistique qui utilise des camions électriques pour faire la distribution en intra muros.

Le coût d'un véhicule électrique par jour : le calcul a été fait sur une location longue durée sur 48 mois hors frais d'entretien (l'entretien est très limité puisqu'il suffit de faire le remplissage des batteries assez fréquemment, la durée de vie des batteries est de l'ordre de 5 à 6 ans en fonction de la qualité de l'entretien) et hors pièces d'usure (plaquettes de fer, tambours, pneus).

François-Régis

Monsieur Van Der Meersch, s'il vous plaît.

Michel VAN DER MEERSCH, Association beaumontoise citoyenne (France Nature Environnement)

Moi, je suis médecin, je suis membre de l'association beaumontoise citoyenne à Beaumont dans la Drôme. Je me présente souvent comme scientifique repenté. Il me semble important de resituer le débat par rapport au « tout pétrole ». J'ai deux ou trois diapos à vous montrer. Je rappelle que le pétrole est une énergie naturelle fossile non renouvelable. Pour avoir un litre de pétrole, il y a eu besoin de la transformation géologique pendant au moins un million d'années de 23 tonnes de déchets organiques. On avait cette richesse dans les entrailles de la terre et l'on a gaspillée en moins de 3 siècles. Cette question est intéressante car elle pose la question des réserves et de la quantité de pétrole restant. Pour cela, on fait appel à une courbe, la courbe de Hubbert. Un ingénieur géologue américain, qui s'appelait Hubbert, a dit en 56 : compte tenu de ce qui est sorti des États-Unis et de ce qui reste à utiliser, je pense que le pic pétrolier américain arrivera en 70. Il ne s'est pas trompé. Depuis, les États-Unis ont produit moins de pétrole et sont devenus importateurs. Il y a une 1^{ère} moitié de la courbe qui est d'exploitation facile et la 2^{ème} moitié est d'exploitation difficile. Le sommet, c'est le pic, et la deuxième partie s'appelle la déplétion.

Pourquoi on parle de tout cela ? Parce que les transports à l'heure actuelle dans le monde fonctionnent à 96% à partir d'hydrocarbures. La fin du pétrole bon marché va impacter très fortement les transports.

Colin Campbell est un ingénieur géologue américain qui a bossé des années pour Shell, BP, etc. Il fait partie de *l'Association for the study of the pic oil* (ASPO), avec un Français qui s'appelle Jean Laherrère, que beaucoup de gens connaissent, qui a bossé plus de 20 ans chez Total. Ils prennent en compte les pétroles conventionnels, les pétroles lourds, l'offshore profond (ce que l'on peut exploiter à moins de 500 mètres), le polaire, les condensats. Ils évaluent les quantités de ressources. Campbell est l'un des plus pessimistes. Il pense que le pic pétrolier, le summum d'extraction mondial, sera atteint en 2007. Jean Laherrère lui donne une fourchette entre 2010-2020. Donc le pic est quasiment certain pour la majorité des gens qui se penchent dessus pour 2015. L'idée de construire des autoroutes ici ou ailleurs pour 2020, c'est obsolète.

La diapositive suivante est un peu plus difficile à comprendre. La taille des bulles correspond au total des ressources de chaque pays. Là, c'est la courbe de la production journalière et ici, ce sont les années du pic considéré. On voit bien que les États-Unis ont atteint leur pic en 70. La Russie est un cas à part : ils ont eu un pic de production, mais depuis que le communisme s'est effondré - une civilisation qui n'aura duré que 70 ans -, ils ont eu un regain et puis le

Kazakhstan étant à part, ils sont un peu décalés. On voit le cas intéressant de la Grande-Bretagne, qui a permis d'amortir le 2^{ème} choc pétrolier après le shah d'Iran, mais qui est devenue importatrice de pétrole. La Grande-Bretagne a eu son pic en 99 et c'est fini. Ils ont beau forer, ils n'en trouvent pas plus. Ce qui pose un énorme problème, c'est l'Arabie saoudite, le Koweït, l'Irak et les Émirats arabes unis. Ce n'est pas un hasard si c'est par là-bas que cela bouge. L'énorme problème, c'est l'Arabie saoudite, pour différentes raisons : ils ont tous gonflé leurs réserves estimées à cause des quotas. Ils promettent 25% de la production de la planète, mais on n'en est pas sûr. Je vous conseille de lire « Pétrole apocalypse », un livre d'Yves Cochet qui a été ministre de l'environnement. Cochet s'attend à un triple choc pétrolier : choc géologique (épuiement des ressources), choc structurel (la structure de consommation change avec la montée en puissance de la Chine et de l'Inde) et choc stratégique (on est à la merci du moindre problème de terrorisme dans une raffinerie importante). Si l'on parle d'énergie de substitution, c'est que l'on n'a pas le choix. Je continue ? Je veux bien parler des énergies renouvelables.

François-Régis

En fait, vous venez d'aborder la 3^{ème} question que l'on voulait vous poser. Si vous pouvez intervenir rapidement sur les énergies renouvelables, après on donnera la parole à Monsieur Plazy.

Michel VAN DER MEERSCH, France Nature Environnement

Le pétrole, c'est fantastique parce que c'est bon marché, c'est facilement utilisable, c'est facilement stockable, c'est très rapidement utilisable avec un moteur à injection, c'est l'énergie primaire merveilleuse. D'ailleurs, on aurait dû l'utiliser non pas pour faire rouler les voitures, mais pour la pétrochimie et on sera bien triste de ne plus l'avoir pour les matières plastiques.

À côté de cela, on nous propose des voitures électriques. Oui, mais l'électricité n'est pas une énergie primaire, il faut la fabriquer. À l'heure actuelle dans le monde, elle est fabriquée en majorité à partir du charbon, derrière à partir du pétrole et très peu à partir des énergies renouvelables. La France est le pays du monde où l'on utilise le plus le nucléaire. On ne peut pas parler de voiture électrique sans parler d'électricité et donc sans parler de nucléaire. L'électricité nucléaire est fabriquée à partir d'uranium. Or les ressources estimées en uranium sont de 50 ans compte tenu de la consommation actuelle. Si les Chinois s'y mettent et d'autres, ce sera moins.

L'hydrogène, ce n'est pas une énergie, mais un vecteur énergétique. Cela n'existe pas dans la nature, il faut le fabriquer. Actuellement, on le fabrique à 99% à partir de pétrole ou du gaz naturel. Sinon, on peut le fabriquer à partir d'électricité. Là, on est dans un cycle merveilleux. Pour avoir l'hydrogène à la fin, il faut avoir l'électricité. Donc on dit « moteur propre » parce que l'on ne tient pas compte de toute la chaîne en amont. On nous présente l'hydrogène comme une innovation, mais la première pile à hydrogène date de 1836. Si on ne l'a pas utilisé plus tôt, c'est qu'il y avait un problème. L'hydrogène est un gaz qu'il faut compresser entre 400 et 800 bars pour le mettre dans un réservoir ou alors le liquéfier. Mais pour le liquéfier et le maintenir à une température de moins 253 degrés pour qu'il reste à l'état liquide, on utilise 50% d'énergie. Donc, on ne pourra jamais l'utiliser dans nos voitures.

François-Régis

On va passer la parole à Monsieur Plazy.

Jean-Louis PLAZY, directeur adjoint de l'air, du bruit et de l'efficacité énergétique à l'ADEME

Il faut caler les ordres de grandeur. La consommation actuelle du secteur des transports tous confondus, c'est de l'ordre de 50 millions de TEP. Si demain, par un coup de baguette magique, tous les véhicules étaient électriques, il faudrait doubler notre parc de centrales de production. C'est l'équivalent de ce que l'on consomme aujourd'hui en électricité pour toute la France. Donc, si cela se fait, cela ne peut se faire qu'à long terme avec une réflexion sur la façon dont on fabrique ces énergies dites secondaires que sont l'électricité et l'hydrogène. C'est ce que vient de dire Monsieur Van Der Meersch.

Comment je vois les choses sur les véhicules ? Il faut se positionner sur l'échelle du temps. Dès demain, on peut faire des progrès sur les moteurs thermiques d'aujourd'hui. On peut gagner disons 10 à 15% sur les consommations actuelles. À 4-5 ans, on peut s'attendre à une augmentation de la part des véhicules hybrides : l'hybridation est une voie qui permet de récupérer une partie de l'énergie cinétique du véhicule et donc d'avoir des consommations moindres. C'est plus économique en milieu urbain qu'en milieu autoroutier.

En parallèle à tout cela, on peut augmenter la part des biocarburants. Une directive européenne nous dit que l'on doit avoir d'ici 2008 pratiquement 6% de biocarburant en mélange dans l'essence classique. Aujourd'hui, on est à 1%. D'ici deux ans, il va falloir que l'on soit pratiquement à 6%. Je crois même que le premier ministre voulait arriver à 8% en 2010. Aujourd'hui, il y a un certain nombre de capacités d'usines qui sont en train de se construire pour fabriquer des biocarburants. Si cela ne suffit pas, on pourra en importer du Brésil ou d'ailleurs.

Le gaz naturel, je n'en parle pas puisque c'est un combustible fossile, épuisable comme les autres. En plus, comme ce sont des petites séries, on n'a pas des moteurs dédiés au gaz. En général, ce sont des moteurs à essence sur lesquels on a rajouté un truc pour que cela marche au gaz. Le problème, c'est que, lorsque ces moteurs sont réglés pour bien marcher au gaz, ils ne marchent pas bien à l'essence, et lorsqu'ils sont réglés pour marcher à l'essence, ils ne marchent pas bien au gaz.

À une échelle plus lointaine, on va tomber sur l'hydrogène et sur l'électricité. Le problème, c'est la fabrication. Est-ce qu'on est capables aujourd'hui de fabriquer ces deux vecteurs énergétiques avec des rendements qui soient supérieurs à 1 ? Si on fabrique de l'hydrogène avec du pétrole, autant brûler directement du pétrole dans le moteur. Il y aura un rendement qui sera meilleur. L'avantage de l'hydrogène et de l'électricité, c'est qu'ils ont des segments de marché qui sont utiles en ville, parce que, là, on peut avoir une pollution globale au niveau de la fabrication du combustible, mais on n'a pas de pollution locale.

Pour moi, en 2020, 2030, il y aura une superposition de 4 ou 5 types de véhicules en fonction des segments de marché sur lesquels ils seront les plus porteurs.

Michel VAN DER MEERSCH, France Nature Environnement

On est sur un bateau qui coule et la question que l'on se pose, c'est : est-ce que l'orchestre doit jouer la Marseillaise, l'Hymne à la joie ou Plus près de toi mon Dieu ? On nous dit

« 2030 », mais je rêve !

La température augmente de façon exponentielle et on balaye cela en disant : « comment je vais rouler dans 20 ans ? » J'ai fait la réflexion dans le débat public à Valence. Ce qui est certain, c'est une augmentation de la température de 2 degrés en 2100 pour les plus optimistes, et de 10 degrés pour les pessimistes. 10 degrés d'augmentation, c'est le scénario Vénus : on n'existera plus. On va devoir revoir notre mode de fonctionnement. On est sur une planète finie avec des ressources limitées. La question à se poser, c'est « comment adapter notre mode de vie aux ressources qui existent ? », et non pas « comment continuer à consommer autant sans se poser les vraies questions ? ». Les Américains consomment 2 fois plus d'énergie que nous. Est-ce qu'ils sont 2 fois plus heureux ? Non, parce qu'il y a un moment où, trop de consommation tue le bonheur.

Sabrina

D'accord, la parole est à Redouane.

Redouane

Depuis tout à l'heure, on ne parle pas de l'énergie solaire. Est-ce si improbable de l'utiliser dans le futur ?

Jean-Louis PLAZY, ADEME

Pour les transports, c'est peu envisageable en l'état. Le solaire s'exploite de deux façons. Il s'exploite par la production de chaleur avec des capteurs solaires thermiques. Cela, on s'en sert plutôt pour chauffer de l'eau ou faire du chauffage de bâtiments ou on s'en sert avec des capteurs photovoltaïques pour faire de l'électricité, mais comme le rendement des panneaux photovoltaïques est de 15%, il faudrait de grandes surfaces de panneaux. Aujourd'hui, il est difficile d'envisager un véhicule dont le toit serait fait de panneaux photovoltaïques et qui aurait une autonomie complète là-dessus. Éventuellement, cela peut s'envisager avec des batteries, mais pour l'instant, c'est une piste qui est peu envisagée compte tenu de la puissance énergétique qu'il faut développer dans une voiture. Par contre, ce sont des solutions qui sont très avantageuses dans les bâtiments.

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

Il existe des petits véhicules équipés avec des panneaux solaires, mais c'est vrai que l'autonomie reste relativement faible et que la vitesse est limitée à 25 kilomètres/h. Ce sont des véhicules que l'on utilise sur certains golfs en Australie.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

C'est un marché relativement étroit.

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

C'est un véhicule qui pourrait être utilisé en zone urbaine.

Michel BADRÉ, MEDD

J'espère que l'on va parler de façon précise du changement climatique. C'est un enjeu

énorme. Quand on sait qu'un peu moins de 30% des émissions de gaz à effet de serre viennent des transports et sensiblement autant viennent du secteur du bâtiment, le reste étant réparti entre l'industrie et les autres secteurs, l'enjeu bâtiment est absolument énorme, autant que celui des transports : il est par certains côtés plus simple d'utiliser le solaire dans le bâtiment que les transports.

Michel VAN DER MEERSCH, France Nature Environnement

Je suis d'accord avec ce qui vient d'être dit. Personnellement, j'ai un chauffage solaire pour ma maison depuis deux ans : cela marche très bien. L'énergie solaire est très intéressante car elle est renouvelable, inépuisable. Le problème, c'est qu'il faut fabriquer des piles photovoltaïques qui, elles-mêmes, demandent de l'énergie. Comme on a préféré mettre de l'argent dans ITER, qui est un réacteur expérimental, par scientisme aveugle, plutôt que dans le développement des énergies renouvelables éolien et solaire, on prend du retard. L'énergie sera tellement précieuse à l'avenir que la question ne se posera pas de faire de l'électricité pour faire rouler sa voiture, elle se posera de faire de l'électricité pour s'éclairer, pour faire tourner un circulateur d'eau, mais surtout pas pour faire rouler sa voiture. Les véhicules électriques ne seront qu'une ressource d'appoint limitée.

Une participante à l'atelier citoyen (de la salle)

Avec les lois en vigueur en France actuellement, quelles sont les compétences de chacun afin de rendre les nouvelles énergies possibles ?

Jean-Louis PLAZY, ADEME

Une directive européenne recommande aux États membres de produire en 2010 21% de l'électricité à partir des énergies renouvelables. En France, aujourd'hui, on est autour de 15%, avec essentiellement de l'électricité hydraulique. Pour arriver à 21% en 2010, il y a deux grandes filières : la biomasse (fabriquer de l'électricité dans des centrales thermiques qui vont utiliser de la biomasse, bois et végétaux) et l'éolien. Sachant qu'on a beaucoup de difficultés à développer l'éolien sur le plan de l'acceptabilité sociale, on se trouve devant le même problème que celui que l'on signalait pour l'autoroute ce matin. Pour mettre en place une ferme d'éoliennes, on a de plus en plus de mal à cause des réactions des riverains, des habitants, etc. Est-ce que l'on va y arriver ? Je ne le sais pas, mais je tenais à le signaler.

Sur la partie biomasse, on n'a pas d'objectif au niveau européen. Il y a quand même au niveau gouvernemental le plan climat, qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre et qui prévoit le développement des énergies renouvelables.

Sur les biocarburants, j'en ai parlé tout à l'heure. On est sur la voie ascendante puisqu'on a aussi la directive européenne que je signalais tout à l'heure.

Sur le solaire thermique, il y a eu la mise en place du crédit d'impôt pour le solaire thermique dans les maisons individuelles. La loi de finance 2006 donne maintenant des crédits d'impôt de 50% sur l'achat de chauffe-eau solaires et de pompes à chaleur qui ont un coefficient de performance suffisant. On a un système fiscal qui permet d'inciter les gens à s'équiper, mais on n'a pas d'obligation pour l'instant.

Dernier point, la réglementation thermique qui concerne les logements. Il y a une réglementation thermique qui va sortir au 1^{er} septembre 2006 et qui va faire que les besoins en chauffage, climatisation, électricité, eau chaude des bâtiments devront être 20% inférieurs à

ceux qu'ils étaient dans la réglementation précédente qui datait de 2000. Aujourd'hui, pour atteindre la réglementation thermique 2006, on est quasiment obligé de mettre un peu d'énergie renouvelable dans les maisons. Ce sera aussi une façon de diffuser les énergies renouvelables dans le public.

Michel BADRÉ, MEDD

Deux compléments rapides par rapport à ce qui vient d'être dit.

Si on voulait utiliser les biocarburants à grande échelle, il y aurait une liaison forte avec la politique agricole commune et l'utilisation des sols dans la politique agricole commune. C'est tout à fait faisable et ce sera probablement privilégié dans les années qui viennent.

Sur les normes sur les émissions, on se pose souvent la question de savoir si le progrès technologique va pouvoir répondre à des objectifs de diminution des émissions, mais c'est fortement contraint par la normalisation. Les normes d'émission de CO2 pour les véhicules neufs sont régulièrement abaissées, ce qui pousse les constructeurs à faire des recherches pour limiter la consommation ou pour développer des techniques nouvelles. Donc l'outil probablement le plus efficace, sans dire que c'est lui qui va régler le problème, c'est cet aspect normatif qui est de niveau européen.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Je voulais prolonger ce que vient de dire Michel sur ce point. L'action des pouvoirs publics, ce n'est pas uniquement du financement, c'est fixer des normes à l'avance pour que la recherche privée puisse se mettre en route : pour pouvoir vendre, il faut que les industriels respectent la norme. Comme l'économie est complètement mondialisée ou en tout cas européenne, il faut que la norme soit émise par l'Europe et, quand il s'agit de lutter contre le changement climatique, c'est une gouvernance mondiale qu'il faut. C'est pour cela que c'est si important de réunir les gens de temps en temps et d'essayer de les mettre d'accord sur un objectif commun.

Michel VAN DER MEERSCH, France Nature Environnement

Les biocarburants, ce sont des cultures. Pour faire des cultures, il faut des tracteurs et des engrais. Les engrais sont fabriqués à plus de 90% à base de pétrole et de gaz à l'heure actuelle. Donc, fin du pétrole bon marché, fin du gaz, plus d'engrais, plus de tracteurs, beaucoup moins. S'il y avait des tracteurs et de l'engrais, si toutes les terres cultivables de France plus celles en jachère étaient cultivées en biocarburants, cela fournirait les deux tiers seulement de la consommation en essence et à l'échelle de la planète, cela ne fournirait que 40%. Donc, la question est claire : demain, il faudra choisir entre manger ou rouler.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

Je serais moins pessimiste que vous parce qu'il y a de la recherche qui est en train de se faire sur la biomasse pour utiliser la partie ligneuse des végétaux (aujourd'hui, on n'utilise que les graines et les fruits pour faire des biocarburants) : si l'on arrive à utiliser la partie ligneuse, cela permettra d'avoir un meilleur rendement de la filière biomasse.

François-Régis

Qui prend les décisions quand vous proposez vos produits ?

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

À l'heure actuelle, nos véhicules électriques ne s'utilisent que sur les sites privés et fermés, c'est-à-dire les sites industriels, les golfs, etc. Très peu de véhicules électriques roulent en zone urbaine.

Une participante à l'atelier (de la salle)

Qu'est-ce qui vous manque pour pouvoir vous développer davantage ?

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

Un débat comme celui-ci éventuellement. On est vraiment aux balbutiements de notre démarche commerciale pour essayer d'intégrer les villes.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Pour aller un peu dans votre sens, parlons du péage urbain. Actuellement, il n'y a pas de péage urbain en France parce que ce n'est pas autorisé par la loi. Dans le récent rapport sur l'effet de serre diligenté par la mission d'information de l'Assemblée nationale qui est sorti la semaine dernière, il est écrit qu'il faut donner la possibilité d'instituer des péages urbains en France. À ce moment-là, la situation sera différente. À Londres, il faut payer 5 livres pour rentrer dans la zone protégée avec un véhicule. On peut penser que, si l'on instaure un péage urbain pour les véhicules dans les grandes villes en France, il n'y aura pas de péage urbain pour les véhicules électriques.

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme-Ardèche (de la salle)

Je suis étonné que l'on ne parle pas de ce qui se passe autour de nous. La Suède vient de décider d'arrêter complètement sa dépendance énergétique vis-à-vis du pétrole et du nucléaire. Dans les 20 ans qui vont venir, ils vont mettre en place un programme très ambitieux de remplacement de toutes ces énergies et en tout cas de réduction de la mobilité très certainement. Ils ne sont pas complètement fous. Sur l'éolien, on est le plus mauvais élève de l'Europe : ce n'est pas un problème d'acceptation, c'est parce qu'on a tout misé sur le nucléaire et que l'on ne fait rien dans l'éolien. Au Danemark, en Allemagne, en Espagne, vous voyez des champs d'éoliennes partout et je ne pense pas que les populations soient plus réfractaires à l'éolien qu'en France. Donc, inspirons-nous de ce qui se fait à l'extérieur parce qu'ils sont beaucoup plus en avance que nous pour les raisons que l'on a évoquées.

Nadine

Une dernière question candide. N'ayant aucune culture scientifique, j'ai entendu parler de l'utilisation du solaire pour la production d'hydrogène. Cela semble être une recherche liant plusieurs pays et portée par l'institut Weizmann en Israël. Est-ce que l'un d'entre vous pourrait dire quelques mots là-dessus ?

Michel VAN DER MEERSCH, France Nature Environnement

Pour l'hydrogène, je vous renvoie à un article de *La Recherche* intitulé « un rêve qui a la vie dure ». L'hydrogène, c'est un vecteur qu'il faut fabriquer. Je suis un ancien scientifique et j'ai cru à la science. Quand j'ai fait mes études dans les années 70, on me disait que l'on allait guérir le cancer, la tuberculose, etc. Qu'est-ce que je constate ? En 1950, une femme sur vingt

avait un cancer du sein, maintenant, il y en a une sur neuf. Certes, on en guérit plus, mais la question que l'on devrait se poser, c'est : comment se fait-il que les cancers du sein augmentent ? Les origines sont de façon certaine environnementales. Un autre exemple, on a laissé mourir 15 000 de nos grand-pères et de nos grand-mères sans leur apporter à boire. Moi, cela me dérange quelque part. J'ai honte de cela. Un autre scandale, c'est celui de l'amiante. On a interdit l'amiante dans les années 80 en France alors qu'on savait que c'était nocif depuis le début du XX^{ème} siècle. Donc, méfions-nous des gens qui nous disent : « on va trouver une nouvelle énergie ». Nous avons besoin de la planète, la planète n'a pas besoin de nous. On pensait être *homo sapiens sapiens*, je crains que l'on ne soit l'*homo demens*. Une dernière chose, j'ai entendu que la dernière goutte de pétrole serait utilisée par un avion. Non, malheureusement, la dernière goutte de pétrole sera utilisée par un engin militaire.

Michel BADRÉ, MEDD

Excusez-moi, mais je n'avais pas compris que l'on était là dans un débat sur l'amiante ou sur d'autres sujets. Moi, je ne suis pas un spécialiste des techniques de fabrication de l'hydrogène, la seule chose que j'ai comprise, c'est que l'on était sur des échéances de plusieurs décennies pour que cela puisse être utilisé sur les sujets dont on parle. Or sur la politique des transports en général et sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien en particulier, il faut avoir une vision claire sur les échelles de temps. Notre problème est en gros à 20 ans. La question numéro 1 à 20 ans, c'est celle du changement climatique, la question numéro 2, un peu derrière, c'est celle de l'épuisement des ressources pétrolières et leur remplacement par d'autres. Donc, moi, en non spécialiste, j'ai tendance à dire : laissons les chercheurs chercher, mais notre problème prioritaire, ce n'est pas celui-là, le problème prioritaire c'est comment limiter les émissions de gaz à effet de serre tout en ne se paralysant pas soi-même parce qu'il faut bien que l'on vive, que les gens aillent travailler, que leur maison fonctionne, qu'ils puissent partir en vacances de temps en temps, etc. ?

Une participante à l'atelier citoyen (de la salle)

Une dernière question, quand devons-nous jouer les Mad Max ?

Michel VAN DER MEERSCH, France Nature Environnement

C'est une excellente question. La Vallée du Rhône est un axe, moi je pense à « mad axe », un axe fou. Vous posez une question fondamentale qui est insupportable pour les politiques, parce que leurs mandats sont à 5 ans. Le premier homme politique de France a dit à Johannesburg en 2002 : « la maison prend feu et on ne fait rien ».

Si vous ne deviez retenir qu'une idée de ce que je vous ai raconté, ce serait celle-là : on ne trouvera pas d'énergie de substitution, la planète va aller mal côté climatique, donc il faut changer notre mode de vie de gré ou de force, parce que si on ne le fait pas de gré, la nature nous y obligera. Quand on voit le nombre de kilomètres que parcourt un jeans ou des crevettes, ce n'est pas pour cela que l'on est plus heureux. Il faut faire un trait sur le passé, il n'y a pas de solution de remplacement.

Michel BADRÉ, MEDD

Sur ce type de question, on a toujours la même difficulté. Ou bien on monte le débat à un niveau tellement élevé qu'on a l'impression qu'on n'a plus aucune prise sur lui. « On va changer le mode de fonctionnement de la société. », moi, je n'ai aucun moyen direct d'éviter

une révolution en Arabie saoudite si elle doit se produire l'année prochaine. Par contre, il me semble que tous, nous avons des moyens d'agir par nos positions professionnelles, associatives, politiques, etc. C'est cela que l'on essaye de déterminer dans ce débat de façon aussi pragmatique que possible. En tant que représentant de l'État ministère de l'écologie, je dis que l'on a un enjeu énorme en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. Qu'est-ce qu'il faut faire pour se limiter sachant que l'État a aussi en charge le maintien des activités économiques, parce que s'il met tout le pays en rideau alors que les autres continuent à tourner, on n'aura rien réglé ? Donc, on est obligé d'avoir une conduite pragmatique de ce point de vue. C'est ce qui a conduit à fabriquer ce dossier, en disant qu'il faudra de toute façon trouver un arbitrage entre une réduction des émissions de gaz à effet de serre, un maintien des capacités de mobilité, etc. Tout cela se situe dans un cadre géopolitique plus large, qui m'échappe largement, même si j'ai le droit d'avoir des idées dessus en tant que citoyen, et je ne m'en prive pas.

Redouane

Si je sors avec cet élément-là aujourd'hui, je pense que je vais devenir vite suicidaire. Monsieur Blanchet, quels sont les projets actuels dans les cartons du ministère ?

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Je ne sais pas si vous avez lu le dossier, mais la réponse peut prendre trois quarts d'heure.

Redouane

Brièvement.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Concernant la mobilité, nous prévoyons une augmentation de trafic de 40% à 20 ans et un doublement des trafics en 2050. Cela interpelle.

Ensuite, il y a les problèmes de lutte contre l'effet de serre. Là, il faut sans doute d'abord faire beaucoup de recherche technologique pour améliorer les consommations, puisque de toute façon, on aura besoin de véhicules pour se déplacer et pour transporter les marchandises. Aujourd'hui, on dépense en moyenne de 6 à 8 litres au cent. On peut avoir des véhicules qui ne consomment que 3,5 litres au cent et qui se rechargent à l'électricité pendant la nuit.

Pour satisfaire le facteur 4, il faut sans doute aller plus loin et il faut modifier les modes de vie pour engendrer moins de déplacements. Je ne suis pas aussi catastrophiste que notre voisin de gauche.

Sabrina

La première fois que vous êtes venu nous voir, vous nous avez beaucoup parlé d'environnement et derrière, les projets énoncés, c'était plutôt de construire ou d'élargir des autoroutes. Cela m'a un peu choquée.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Pour résoudre le problème de mobilité et en même temps le problème de l'effet de serre, il faut favoriser les modes les plus propres et commencer par transférer une partie des transports

des marchandises des camions sur la voie ferrée et sur la voie d'eau. Mais il y a aussi le problème des véhicules particuliers. C'est là que la croissance de la circulation des automobiles entraîne de la congestion et, pour lutter contre cette congestion, l'un des moyens, c'est de construire de nouvelles routes, soit en doublant l'autoroute soit en faisant une nouvelle autoroute à travers l'Ardèche et le pays cévenol. C'est l'un des projets possibles, sur lequel dans le débat on demande l'avis des parties prenantes.

Michel BADRÉ, MEDD

On a fabriqué ce dossier les deux ministères ensemble. Les deux ministères, par construction, sont chargés de défendre des optiques ou des orientations qui ne sont pas exactement les mêmes. Cela va de soi. On a fabriqué ce dossier ensemble en disant : il y a un problème d'environnement et un problème de mobilité. Et on organise un débat public pour que tout le monde puisse s'exprimer. On dit souvent : « les élus ne voient pas, les élus ne comprennent pas », mais les élus ne sont pas plus bêtes que nous, c'est nous qui avons voté pour eux. S'ils disent cela, c'est parce qu'ils savent que leur électorat répond à certaines idées de façon majoritaire. Le progrès technologique, cela ne va probablement pas suffire à régler la difficulté d'environnement dont on parle. Ou bien on dit que l'on ne peut pas la régler et, comme vous dites, on n'a plus qu'à aller se suicider. On n'est pas sur cette ligne-là. On dit : il faut donc chercher d'autres moyens, les changements de comportement, la taxation. Vous verrez dans le dossier que l'on propose parmi les mesures la taxe carbone. Rappelez-vous ce qui s'est passé l'été dernier, quand le prix du pétrole a augmenté, tout le monde comme un seul homme ou à peu près a dit : « il faut baisser la taxation pour compenser la hausse du prix du pétrole ». Moi, je suis convaincu que c'est l'inverse qu'il faut faire. Si la société dans son ensemble ne raisonne pas et ne comprend pas que c'est cela l'enjeu, il ne se passera jamais rien, et c'est le but de ce débat.

Nadine

Comment l'État peut favoriser les changements de comportement ? Vous parlez de taxe. Quelles autres mesures seraient possibles ?

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Les limitations de vitesse. Vous avez un exemple vécu. On a mis 1 000 radars en France et la vitesse a diminué sur les autoroutes. Les gens roulent à peu à la limite autorisée, mettons à 140 kilomètres/h, alors qu'avant ils roulaient à 160 kilomètres/h. Donc, on peut changer le comportement des gens. Il faut faire des campagnes d'information, de communication, convaincre le grand public que la lutte contre le changement climatique est un vrai enjeu pour la planète. Si on a ce débat dans le grand public... malheureusement aujourd'hui, on n'est pas dans une formation pour le grand public.

Une participante à l'atelier citoyen (de la salle)

Nous sommes le grand public.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Vous êtes le grand public, absolument. Le changement climatique est avéré. Plus personne ne le conteste. En plus, il y a une inertie considérable. Quoi que l'on fasse, on va prendre 2 degrés de plus en moyenne sur la terre d'ici à 2100, même si l'on arrête les niveaux actuels des émissions de gaz à effet de serre. Or compte tenu de la croissance de la Chine, de l'Inde et

la nôtre, on est certain que l'on va faire davantage d'émissions. Par conséquent, il faut lutter contre l'effet de serre, sinon ce ne sera pas 2 mais 6 degrés.

Nadine

Je pense à l'expérience des Velo'v de Lyon. Quelques chiffres viennent d'être publiés par la communauté urbaine, qui montrent une possibilité de changement de comportements, et peut-être plus rapide qu'on ne le pense si l'on n'est pas trop frileux. Sur les 100% d'utilisateurs de ces Velo'v, 34% seraient des cadres, ce qui n'était pas joué d'avance quand on pense aux types de déplacement du cadre habituellement.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Vous mettez un péage urbain et des véhicules électriques à disposition, et on va au-delà des jeunes cadres qui peuvent faire du vélo.

Nadine

Avez-vous une écoute réelle de la part des collectivités en face de vous ?

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

Pour l'instant, on n'est pas rentré en contact avec les collectivités.

Nadine

Il y a urgence.

Jean-Christophe BURNICHON, société Pélican

Il y a urgence effectivement.

Michel BADRÉ, MEDD

D'abord, il y a des cadres et même des vieux cadres, j'en suis un, qui vont en vélo à leur bureau, mais encore faut-il en avoir la possibilité. Je n'habite pas très loin de mon bureau et c'est assez simple, mais pour celui qui habite à 30 kilomètres en banlieue, c'est plus difficile. L'aspect urbanisation est important. L'État et les collectivités peuvent sur le long terme modifier l'urbanisation. Monsieur Vallette tout à l'heure a parlé des plans d'urbanisme. C'est un sujet important.

La taxation et le péage des poids lourds aussi. On a parlé dans les réunions précédentes, notamment celle de Valence, des questions d'organisation de la logistique, les exemples classiques des camions de yaourts et de tomates qui se croisent sur les routes. À partir du moment où il y a une taxe importante, tout le système logistique va s'organiser différemment. La fixation de la taxe, c'est une décision de l'État dans le cadre de mesures européennes. Il faut que ce soit un minimum accepté par la société, sinon cela ne marche pas. Dès lors que les transports sont chers, le système s'organise différemment.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

Un complément sur le rôle des collectivités territoriales. Beaucoup de villes commencent à

mettre en place des politiques de mobilité à l'intérieur de leur périmètre. C'est à travers les plans de déplacement urbains qu'elles peuvent mettre en place des politique vélo, des politiques de mobilité, des plans de déplacement entreprises, des plans de déplacement écoles, etc. Il y a un menu qui est assez fourni, dans lequel les collectivités peuvent faire leur marché. Dans le cadre de l'ADEME, on avait fait une enquête sur ce que faisaient les collectivités européennes. On a des exemples qui marchent. Pour les vélos par exemple, on sait ce qu'il faut faire pour que cela marche. Tout cela a commencé il y a très longtemps par les opérations « en ville sans ma voiture » lancées par le ministère de l'environnement.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

À Berlin, il y a des bus à hydrogène.

Jean-Louis PLAZY, ADEME

Les collectivités à mon avis ont un rôle majeur à jouer parce qu'elles sont responsables des transports urbains : ce sont elles qui ont le pouvoir de décision. L'État peut accompagner par des mesures incitatives, mais ce sont elles qui ont le pouvoir de décision en matière de mobilité, de transport.

François-Régis

Merci messieurs pour votre présence et vos interventions.

PRÉDOMINANCE DE LA ROUTE OU DÉVELOPPEMENT MULTIMODAL ?

Michel DUBROMEL, pilote du réseau Transports et mobilité durable, France Nature Environnement

Régis MARTIN, responsable des marchés massifiés au service Stratégie terrestre, Port autonome de Marseille

Jean-Pierre BOULET, directeur des opérations, ASF

Philippe JAVAL, spécialiste des grands projets fret du Sud-Est, direction de la stratégie, SNCF

Chantal VINOT, conseillère régionale de Languedoc-Roussillon, Commission Transports

Marcienne

Monsieur Dubromel, qu'est-ce que vous préconisez pour pallier les problèmes des gaz à effet de serre ?

Michel DUBROMEL, pilote du réseau Transports et mobilité durable, France Nature Environnement

Les éléments que nous avons eus ce matin sur les impacts sur la santé sont des éléments dont nous n'avons pas toujours conscience. Quand nous prenons notre voiture ou quand nous favorisons un transport individuel, c'est la santé qui est mise en cause. On fait de grands discours sur le nombre de morts qu'il y a eu à cause d'une canicule ou le nombre d'hospitalisations à l'occasion de pics d'ozone, mais le lendemain, ce sont les mêmes personnes qui vont signer pour construire une nouvelle route pour favoriser le transport individuel. Je vous rappelle que l'État a supprimé les crédits pour les transports en commun. Pour les collectivités locales, la solution facile, c'est donc de faire des routes. On souhaiterait au minimum que les responsables politiques mettent en cohérence les déclarations qu'ils peuvent faire concernant les problèmes de santé, les problèmes de pollution atmosphérique, tous les problèmes que nous subissons par la pollution automobile, avec les décisions qu'ils prennent sur les infrastructures des transports.

Marcienne

Quelles sont les actions de votre association ?

Michel DUBROMEL, France Nature Environnement

Nous avons des actions à deux niveaux, puisque nous sommes une fédération d'associations de protection de l'environnement en France. D'une part, nous sommes présents dans toutes les commissions où nous pouvons rencontrer les ministères, que ce soit le ministère de l'écologie et du développement durable ou le ministère de l'équipement, pour améliorer l'existant. D'autre part, nous faisons un travail de sensibilisation auprès de tous nos adhérents pour leur faire comprendre les liens qu'il peut y avoir entre santé et transport et, ensuite, au niveau des transports, leur expliquer en faisant intervenir des intervenants extérieurs que des technologies alternatives sont disponibles.

Alain

J'ai une question pour Régis Martin. On a vu pas mal de contradictions sur la navigation sur le Rhône. Certains nous disent que ce n'est pas rentable, d'autres que ce n'est pas possible,

qu'il faut faire beaucoup d'aménagements et d'autres encore nous disent que l'on peut faire beaucoup plus que ce qu'il y a actuellement. Qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur la navigation fluviale sur le Rhône ?

Régis MARTIN, responsable des marchés massifiés au service Stratégie terrestre, Port autonome de Marseille

Je travaille au service stratégie terrestre, qui comprend également le fluvial. L'avantage du fluvial pour le Port autonome de Marseille, c'est de pouvoir massifier les flux de marchandises. Au lieu de faire partir conteneur par conteneur, on peut, au moyen d'un convoi poussé et de deux barges, faire partir 288 conteneurs, soit l'équivalent de 300 camions ou de 4 trains.

En 1999, il n'y avait quasiment rien qui passait par le fleuve au départ ou en direction du port de Marseille. Aujourd'hui, on connaît des taux de croissance à deux chiffres, mais il y a encore des capacités énormes sur l'axe Rhône-Saône, entre Fos et Pagny. On a là un axe à grand gabarit de 550 kilomètres, c'est une distance importante. Parce que, pour emprunter le fleuve, il y a plusieurs conditions. Il faut que ce soit rentable pour le chargeur ou pour le transitaire. Plus la distance est longue, plus c'est rentable. Aujourd'hui, les plus forts taux de croissance sont sur le conteneur. S'il y a un taux de croissance important, croyez-moi, c'est rentable. On avait un opérateur jusqu'en 2004 qui est RSC. Fin 2004, Alcotrans est arrivé. En 2005, on a donc deux opérateurs importants. Aujourd'hui, ils transportent 6% de l'ensemble des conteneurs qui transitent par le Port autonome de Marseille, contre 0,29% il y a 5 ans. On devrait arriver à 10% en 2010.

Sur l'axe Rhône-Saône, on peut transporter 6 à 10 fois plus de capacité. Il y a des aménagements constants à faire, que ce soit au niveau des ponts ou au niveau du dragage. Nous n'avons pas de problème de basses eaux comme le bassin rhénan, nous avons au contraire un problème de crue, mais seulement quelques jours par an.

Les marchandises transitant par le port sont de plus en plus des flux conteneurisés. Or le conteneur se prête bien au transport fluvial. Donc, la conteneurisation des flux va contribuer à favoriser le fluvial. Le fluvial est également intéressant pour des vracs solides ou liquides.

Alain

L'aménagement au-delà de la Saône par des canaux vous apporterait certainement des débouchés beaucoup plus importants.

Régis MARTIN, Port autonome de Marseille

Vous parlez de la fameuse liaison entre le Rhin et le Rhône. Il y a 2 options, par la Moselle ou par le Doubs pour rejoindre la région de Bâle. Sur un transport massifié comme le mode fluvial, plus la distance du bassin augmente, plus c'est rentable. On a fait une étude au service stratégique, que j'ai coordonnée. On s'est positionné dans 20-25 ans et on a imaginé que l'on avait le choix entre la liaison par le Doubs et par la Moselle. On s'aperçoit que les deux liaisons sont bénéfiques pour le port de Marseille. Quand on regarde simplement sur les deux options la croissance des PIB et celle de la consommation des différents départements traversés, et les secteurs porteurs de transport fluvial, par exemple la construction, l'agriculture, on a deux tracés qui sont relativement identiques et bénéfiques pour le port. Le petit bémol concernant l'option par la Moselle, c'est lorsqu'on rajoute l'effet distance par rapport aux ports concurrents. Lorsque l'on passe par la Moselle, on a une augmentation de

trafic, car on se rapproche un peu plus des gros concurrents : Rotterdam et Anvers.

Alain

Est-ce que vous avez des idées sur les trafics maritimes ? Pour aller en Espagne on en Italie, c'est peut-être intéressant de passer par la mer.

Régis MARTIN, Port autonome de Marseille

Vous parlez des lignes *short-sea*, du cabotage maritime : ces lignes sont vraiment la continuité de la stratégie terrestre, l'idéal étant de proposer des lignes entre Marseille et l'Italie ou entre Marseille et l'Espagne pour soulager les axes routiers qui traversent les Alpes ou les Pyrénées.

Pour être honnête avec vous, on avait monté une ligne *short-sea* en 2003-2004, avec un départ journalier, qui reliait Fos à Savone : l'idée était que la région de Milan et celle de Fos échangeaient énormément en flux de produits chimiques, ce qui permettait de donner un fond de cale à cette ligne. Une structure avait été montée avec les principaux armateurs : CMA-CGM, SNCF, Sud Cargos. Ce groupement avait demandé et obtenu des financements européens et régionaux. Malgré ces financements, la ligne n'était pas rentable. Pour le moment, le shipping de courte distance n'est pas rentable, mais c'est en train d'évoluer, compte tenu de l'augmentation du prix du baril. À notre avis, il faut se tenir prêt. On est en train d'étudier une ligne un peu plus longue à partir de Fos. Les choses sont en train d'évoluer et il faut être prêt pour le jour où le *short-sea* va devenir rentable. Nos lignes rentables sont nos lignes de *short-sea* vers le Maghreb, puisque là il y a une distance qui fait que ces lignes connaissent un franc succès. Pour l'instant, les petites lignes qui seraient bénéfiques pour soulager les axes routiers ne sont pas rentables. Cela va le devenir et cela peut être intéressant. 1 km d'autoroute en montagne équivaut à l'achat d'un beau navire roulier pour faire ces liaisons. Le projet Fos-Savone est toujours sous le coude. On est en train de réactualiser les études de rentabilité.

Alain

Merci.

Ouria

Combien de kilomètres fait une ligne *short-sea* ?

Régis MARTIN, Port autonome de Marseille

C'est une bonne question. Je n'ai pas le temps d'ouvrir mon ordinateur. Je dirais 300 à 400 kilomètres, mais je vous le confirmerai.

Joëlle

Monsieur Boulet, sur l'A7, on nous a dit qu'il n'y avait pas trop de problèmes si ce n'est une *saturation* 15 à 18 jours par an, au moment des grandes transhumances. Je voulais savoir si vous avez envisagé des solutions pour réduire cette saturation sans pour autant ajouter de nouvelles infrastructures.

Jean-Pierre BOULET, directeur des opérations, ASF

Je ne sais pas qui a pu vous donner ce chiffre, mais c'est largement plus de 15 à 18 jours par an ! Cela fait près de 20 ans que l'on parle de la *saturation* de l'A7 dans la Vallée du Rhône. En 1987, lors d'un CIADT, on s'était demandé s'il ne fallait pas envisager une augmentation de la capacité dans la Vallée du Rhône. À l'époque, la réponse avait été « il faut mailler le réseau autoroutier national français, il faut desservir de nouveaux territoires » et la priorité a été donnée à l'aménagement du territoire par rapport à la course à l'augmentation de capacité. Je vais vous donner les vrais chiffres. Je vous invite à consulter sur Internet l'intervention ASF à Valence le 11 avril. Depuis 15 ans, le trafic des véhicules légers a augmenté de 35% dans la Vallée du Rhône entre Valence et Orange, le trafic des poids lourds a augmenté de 40%. Aujourd'hui, en moyenne annuelle, on a 76 000 véhicules/jour dont à peu près 18% de poids lourds. Les pointes sont encore plus importantes puisque, le jour le plus chargé, on arrive à 160 000 véhicules/jour, ce qui est absolument effrayant.

Aujourd'hui, il y a des *perturbations* 100 jours par an : cela fait presque un jour sur 4, aussi bien sur l'A7 que sur l'A9. En outre, les conséquences des perturbations sont de plus en plus graves. Quand il y a un problème, il se répercute de plus en plus, et même en dehors de l'autoroute. Hier après-midi, un poids lourd s'est renversé sur l'A9 : il n'y avait plus qu'une voie disponible pour le passage des véhicules légers, un bouchon de 10 kilomètres s'est formé en 10 minutes. Nous avons réagi avec nos moyens d'exploitation par les panneaux à message variable et par la radio d'exploitation, en conseillant aux usagers de sortir de l'autoroute et de prendre un itinéraire de délestage passant par la nationale 86 et par Bagnols-sur-Cèze. Les automobilistes ont suivi ce conseil et rapidement, la traversée de Bagnols-sur-Cèze a été totalement engorgée.

En matière ferroviaire, il y a un contournement ferroviaire de Lyon à faire, il y a une ligne nouvelle TGV voyageurs/marchandises qui est envisagée de Montpellier vers l'Espagne, mais elle n'a même pas été retenue par le CIADT de décembre 2003. Donc, même si l'on est favorable au report modal, comme c'est le cas d'ASF, il faudra des années avant d'arriver à des résultats. Si l'on opte pour des solutions routières, il faudra au minimum 10 ans. Donc, on sait que, quoi qu'il arrive et quelles que soient les orientations qui seront données après ce débat, en 2015, les 100 jours de perturbations par an vont passer à une fourchette comprise entre 150 et 170 jours. Le *statu quo* est donc une très mauvaise solution, car tout le monde est perdant : cela freine la mobilité, c'est quelque part une diminution de la liberté de se déplacer, c'est un frein à la croissance économique et puis c'est une augmentation de la pollution. Il faut aller vers des solutions qui sont forcément impopulaires : augmenter la taxation (on parle de taxe carbone, taxer davantage les poids lourds, je pense qu'il y a un consensus qui se dégage là-dessus), diminuer la mobilité routière dans les grandes agglomérations (là, la France est un peu à contre-courant de ses voisins européens puisqu'aujourd'hui la loi, c'est très surprenant, interdit le péage urbain), développer les transports en commun dans les grandes agglomérations. Il faut des solutions courageuses et non des replâtrages, un peu comme ce qui se fait à Paris en ce moment. Un élu vert a eu une parole malheureuse : « Nous allons faire vivre l'enfer aux automobilistes ». Cela lui a été beaucoup reproché. C'est un peu ce qui se passe aujourd'hui. À Paris, on diminue la capacité pour les véhicules, on augmente les largeurs des couloirs de bus en autorisant les deux-roues à les emprunter, mais on voit qu'il y a très peu de report sur les deux-roues, et le résultat, c'est une augmentation de la pollution. Il y a eu un rapport tout récent d'un expert reconnu en matière de transport, Monsieur Rémy Prudhomme, qui n'a pas fait plaisir à la municipalité parisienne, puisqu'il a dit que la politique des transports à Paris s'est traduite par une pollution accrue. Donc, il faut se méfier des fausses bonnes solutions et il faut rechercher des solutions où tout le monde est

gagnant.

François-Régis

Nous souhaiterions une petite précision sur les 100 jours de *saturation*. Quand vous parlez de saturation, vous parlez d'un blocage total ou d'un ralentissement de la circulation, d'une gêne ressentie par les usagers ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

Il faut effectivement préciser de quoi on parle. Le phénomène de la congestion se traduit par deux choses. Dans un premier temps, par de la *gêne*. La gêne apparaît quand un pourcentage significatif de véhicules légers ne peuvent pas rouler à la vitesse où ils le souhaiteraient. Et puis, la situation de saturation qui arrive à un *blocage*, avec un avancement en accordéon et avec même des points d'arrêt qui peuvent être très prolongés. Il y a un mur absolu à la capacité d'une voie autoroutière qui est de 2 000 véhicules par voie et par heure à condition qu'il n'y ait que des véhicules légers. Pour raisonner plus facilement, on raisonne en unités de véhicules particuliers. Sur un sol horizontal, un poids lourd vaut deux véhicules légers. Donc, avec la moyenne de poids lourds que l'on a sur autoroute, la *capacité absolue* est de l'ordre de 1 700 véhicules par voie et par heure. Les objectifs que l'on a en matière de mesures d'exploitation et de régulation de vitesse, c'est de fluidifier l'écoulement du flux en harmonisant les vitesses. Si les gens roulent à des vitesses très différentes, il peut y avoir un dépassement intempestif, des coups de frein, éventuellement des accrochages ou des carambolages. Donc, si l'on homogénéise la vitesse des véhicules, cela nous permet de retarder l'apparition de la gêne, mais pas de reculer le mur absolu de 2 000 véhicules légers par voie et par heure. Quand je parle de 100 jours par an, cela inclut les *fortes gênes* et ce n'est pas que des jours où l'on se retrouve à l'arrêt.

Étant donné qu'il y a une tendance lourde d'augmentation du trafic (+ 35% sur 15 ans pour les véhicules légers et + 40% pour les poids lourds), cela représente 1 400 véhicules par jour de plus chaque année en un point de l'A7. C'est considérable. En valeur relative, le taux de croissance ne cesse de diminuer, mais en valeur absolue, il a un peu diminué ces dernières années, parce qu'il y a eu 3 événements majeurs : la mise en service du TGV Méditerranée en 2001 (qui s'est traduite par le report de 1 200 véhicules par jour sur le TGV selon le ministère de l'équipement), la mise en service de l'autoroute A20 en 2003 (l'axe le plus direct entre Paris et la Catalogne : il y a eu des reports depuis la Vallée du Rhône et depuis l'autoroute Clermont-Ferrand - Béziers), la mise en service du viaduc de Millau en décembre 2004. Malgré cela, le trafic a continué à augmenter. L'effet de ces trois événements va s'atténuer rapidement et on va repartir sur des croissances importantes comme par le passé. Comme on se rapproche de ce fameux mur de capacité maximale que peut écouler l'autoroute, les problèmes de saturation vont augmenter de façon exponentielle.

Nadine

Combien y a-t-il de points noirs entre Lyon et Montpellier ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

C'est une bonne question. Entre Valence et Orange, c'est là que la situation est la plus critique, puisque c'est le point commun entre plusieurs autoroutes. Ensuite, entre Orange et Remoulins, on est encore aujourd'hui à 2 fois 2 voies, il y a relativement peu de problèmes. Entre Remoulins et Nîmes, on passe à 2 fois 3 voies et on n'a pas de problèmes de saturation

non plus parce que le trafic n'est pas considérable. Entre Nîmes et Narbonne, on est à la fois sur un axe nord-sud et sur un axe est-ouest, puisqu'à Nîmes, arrive le trafic venant de Marseille par Salon-de-Provence et Arles. Entre Nîmes et Montpellier, c'est très chargé. On a des niveaux de trafic qui sont tout à fait comparables à ceux que l'on a entre Valence Sud et Orange. Vous aurez les chiffres dans quelques jours dans notre cahier d'acteurs. Au droit de Montpellier, c'est encore pire. Il y a un problème particulier à Montpellier : il y a liberté de péage pour le trafic local sur l'autoroute et il n'y a pas de rocade de Montpellier, ce qui fait que les gens qui habitent l'agglomération de Montpellier sont obligés d'emprunter l'autoroute A9 pour aller d'un quartier à l'autre. C'est là le problème le plus important. Il aurait dû être en voie de résolution aujourd'hui, puisqu'il y a eu une enquête publique récemment. Malheureusement, je pense que c'est une catastrophe, je ne le dis pas en tant qu'ASF, mais en tant que citoyen, je pense que faire perdurer pendant des années la situation catastrophique au droit de Montpellier, ce n'est pas une bonne chose. Même la commission d'enquête qui a émis un avis défavorable a mis en gras dans ses conclusions « il ne peut y avoir aucune solution autre qu'une solution routière et une solution routière locale ». Elle a écrit que, même l'éventuelle autoroute ardéchoise ne déchargerait pas suffisamment l'A9 pour que cela règle la question. Là, je ne sais pas ce que va décider le ministre, mais il y aura certainement des études complémentaires qui seront faites pour essayer d'améliorer le projet, mais on ne peut pas se passer d'une solution routière à Montpellier. Entre Montpellier et Béziers, c'est un peu moins crucial, surtout avec l'A75 qui, au sud de Lodève, se divise en 2. Là, on a un peu moins de trafic, mais on retrouve à Béziers le même problème. Ce qui a été déchargé par l'autoroute A75 et par le viaduc de Millau par rapport à la Vallée du Rhône se retrouve à nouveau sur l'A9. On est donc sur un tronçon commun et on a des problèmes jusqu'à Narbonne où là, à nouveau, le trafic diverge d'un côté vers Toulouse et de l'autre vers l'Espagne.

Nadine

Quelles sont vos préconisations en tant qu'ASF pour résoudre les problèmes et anticiper l'avenir ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

On est tout à fait favorable au report sur les autres modes de transport. ASF est le principal actionnaire de l'autoroute ferroviaire, on y croit et on va tout faire pour essayer de reporter du trafic poids lourds vers le rail. Au point de vue exploitation, on a fait tout ce que l'on pouvait faire depuis dix ans. Des panneaux à message variable ont été installés, il y a la radio d'information trafic. On a un centre de régulation du trafic à Vedène, qui sera visité par les membres de la CPDP le 17 mai, qui est un instrument remarquable. On sait tout ce qui se passe sur les 3 000 kilomètres de notre réseau à chaque instant. On a les mesures de régulation de vitesse que nous avons évoquées.

Le constat que nous faisons et que personne ne peut contester (ce matin, M. Larose de RFF l'a dit), c'est que RFF pourra résoudre les problèmes des transports de marchandises, mais qu'il reste le problème des voyageurs. Je vais rappeler quelques chiffres.

Joëlle

Sur les chiffres de saturation, nous avons un tableau qui date de 2002, où le trafic était saturé entre 13,8 et 19 jours.

Jean-Pierre BOULET, ASF

Ce ne sont pas des chiffres ASF.

Joëlle

C'est dans le document officiel, le dossier du débat public.

Jean-Pierre BOULET, ASF

On a fait quelques observations sur ce document. Certaines ont été prises en compte, mais pas forcément toutes.

Ce n'est pas la même définition. C'est ce que je disais. Il y a de la *gêne* et il y a de la *saturation*.

Joëlle

Qu'est-ce que vous entendez par gêne ? Affirmez-vous que les chiffres du dossier du débat public sont faux ?

Alain

Hier, j'ai vu la gêne avec l'embouteillage qu'il y avait sur l'autoroute. J'étais dans le train. Quand je suis arrivé, j'ai su que c'était un camion qui s'était renversé. Sur l'autoroute, quand il y a un trafic assez dense, dès qu'il y a un accrochage, c'est la perturbation complète. Non seulement cela embouteille l'autoroute, mais cela embouteille aussi tout l'environnement.

Jean-Pierre BOULET, ASF

On est bien d'accord. Je confirme que nous avons aujourd'hui 100 jours par an qui sont perturbés, avec un degré de *perturbation* qui est variable.

Joëlle

Donc le chiffre de 100 jours, c'est de la gêne ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

C'est de la *forte gêne* plus que de la *saturation*.

Joëlle

Concernant la jonction Grenoble-Sisteron, qu'en est-il ?

Jean-Pierre BOULET, ASF

C'est un projet qui date aussi de 1987. Il avait un double objectif : desservir de nouveaux territoires (c'est une infrastructure qui est très demandée par les Alpes du Sud) et délester la Vallée du Rhône. Ce projet a connu énormément de vicissitudes depuis 20 ans. Il a fait l'objet d'un débat public il n'y a pas longtemps. Le ministre a pris sa décision qui ne pouvait pas satisfaire tout le monde puisque, en gros, la moitié des gens était contre une solution autoroutière et, parmi ceux qui voulaient bien d'une solution autoroutière, il y avait ceux qui étaient partisans du tracé qui favorisait l'efficacité économique et ceux qui voulaient favoriser l'aménagement du territoire. Aujourd'hui, il me semble que, malgré la décision du ministre,

c'est le neuvième ministre qui prend une décision en ce sens, ce n'est pas pour cela que l'autoroute va se faire.

De la salle

Bonne nouvelle.

Jean-Pierre BOULET, ASF

Je ne sais pas si c'est une bonne nouvelle, parce que cela accroît encore les problèmes dans la Vallée du Rhône.

Michel DUBROMEL, France Nature Environnement

Quand des voitures quittent l'autoroute, cela fait de la pollution sur les petites routes. Les voitures font toujours de la pollution, qu'elles soient sur une autoroute ou sur une petite route. Je ne peux pas laisser dire que, quand elles sont sur une autoroute, elles n'en font pas, et quand elles sont dans un bouchon dans une ville, elles en font plus.

Autre élément, on vient de dire à l'instant que le problème de manque de route est un frein à la croissance économique. Or, selon le rapport de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement, il n'y a pas de relation entre le transport et la croissance économique. Donc, je vous demanderai de réviser vos classiques. Je sais que ce sont parmi les valeurs dominantes actuellement. Je cite des ingénieurs des ponts et chaussées qui disent : il n'y a pas de relation de cause à effet.

Quand on ouvre de nouvelles autoroutes, il y a plus de trafic et, quand le trafic est saturé, on crée une nouvelle autoroute. Depuis 40 ans que l'on fait des projets autoroutiers, tous les 5 ou 10 ans, on nous refait une étude en disant : il faut refaire un tuyau en plus. Donc, de grâce, on est ici pour avoir un débat de politique des transports, il faudrait peut-être changer les modèles existants.

Alain

Monsieur Javal, quelle est la stratégie de la SNCF pour attirer le maximum de clientèle pour désengorger les routes et les autoroutes ?

Philippe JAVAL, spécialiste des grands projets fret du Sud-Est, direction de la stratégie, SNCF

Pour les voyageurs, je laisserai parler une élue du Conseil régional, puisque le Conseil régional a la compétence du TER. Comme j'étais spécialiste du fret du Sud-Est, je vais parler du fret. Le transport ferroviaire pour le fret, comme le fluvial d'ailleurs, est pertinent sur le transport de masse et sur les longues distances. C'est une quasi évidence dans le système économique tel qu'il existe aujourd'hui. Pour développer le fret ferroviaire, il faudrait trois ou quatre conditions.

La première, qui est de la responsabilité des entreprises ferroviaires (il n'y a pas que la SNCF qui puisse le faire aujourd'hui), c'est de proposer un service de qualité, selon un modèle économique qui soit équilibré. À la SNCF, on a appelé cela le « plan fret ». Cela a eu des conséquences pas forcément très bien appréciées à l'extérieur aujourd'hui. On repart maintenant dans une dynamique plus constructive, avec la volonté de développer le fret

ferroviaire.

La deuxième condition, c'est que les trains de fret puissent disposer de sillons de qualité de bout en bout. Cela relève du domaine de RFF. Je suppose que M. Larose a confirmé qu'en Vallée du Rhône il y a encore des capacités ferroviaires pour faire passer des trains, mais que l'on est bloqué au nord et au sud : d'où les projets de contournement de Lyon et de contournement de Nîmes-Montpellier. Quand on aura fait sauter ces bouchons, on pourra faire des trains sur de plus longues distances, qui disposeront de sillons qui soient un peu plus performants. Est-on en capacité d'arrêter un TER pour faire passer un train de fret ? C'est une question qui se pose tous les jours dans l'exploitation ferroviaire.

La 3^{ème} condition, c'est qu'il y ait une véritable volonté de report modal, qu'elle soit technique, réglementaire ou politique. Il y a des pays voisins qui ont plus de fret ferroviaire parce qu'il y a des règles qui font que naturellement les camions ou les marchandises montent sur les trains.

Et puis, j'ai gardé la dernière pour la fin. Il faut aussi que le client accepte de répondre à notre proposition. C'est lui qui choisira entre le camion, le train, le bateau. Nous SNCF avons une démarche plus commerciale, toujours dans le cadre du plan fret : nous allons démarcher des clients potentiels pour leur proposer un service et faire en sorte qu'ils l'utilisent.

Chantal VINOT, conseillère régionale de Languedoc-Roussillon, Commission Transports

On sait que l'autoroute est très engorgée. Elle est pratiquement impraticable. On peut avoir 15 à 20 minutes d'attente tous les matins à l'entrée de Montpellier.

L'aberration que l'on a dans notre région, c'est que la LGV s'arrête à Montpellier : il me semble que la première décision à prendre par l'État, c'était de lancer l'enquête publique pour que cette ligne puisse aller jusqu'à Perpignan et jusqu'à l'Espagne. Dans le CIADT de mars 2006, la décision n'est pas prise, alors que le ministre avait promis au président de région lors du sommet franco-espagnol que la décision serait prise très rapidement et que ce serait prévu dans le prochain CIADT. Cela pourrait être une mesure pour ne pas mettre tout sur la route et faire que le rail marche mieux.

Pour que les transports en commun puissent être pris beaucoup plus facilement, la région Languedoc-Roussillon a mis le paquet sur les TER, puisqu'on a prévu la rénovation de tous les TER d'ici 2009. Cela permet une meilleure fiabilité, plus de confort puisque les nouveaux matériels sont accessibles aux handicapés. La modernisation de la ligne Perpignan-Villefranche. Il nous faut la construction du viaduc de Courbessac pour l'amélioration de la ligne Nîmes-Alès : c'est en route, mais c'est vrai que ces projets-là, une fois qu'ils sont à l'étude, ce sont des projets qui mettent 10 à 15 ans à se réaliser. Il faudrait donc prendre l'engagement rapidement pour que l'on puisse voir le résultat. Un projet qui me paraît intéressant également pour favoriser le rail, c'est la réouverture de la rive droite du Rhône, entre Montpellier et Pont-St-Esprit. Le contournement de Nîmes-Montpellier est un maillon indispensable. Le fret ne sera possible dans notre région que lorsque ce contournement sera réalisé. Pour cela, il faudra que l'État tienne ses engagements. On avait prévu de réaménager la ligne Béziers-Neussargues, l'État s'était engagé ; pourtant, il vient de réduire l'enveloppe de 4 millions d'euros. Tout cela, c'est quand même un frein sérieux aux transports en commun. Il faudrait que l'on ait une cohérence et - quand une décision est prise on sait le temps que cela met pour être réalisé - que l'on s'y tienne. Je crois aussi que la région est en

train d'essayer de reconquérir l'espace maritime, notamment avec le port de Sète. Je vous laisserai les documents si vous voulez, pour que vous puissiez en tenir compte dans votre synthèse.

Marcienne

Je suis de Montpellier également. Je fréquente les transports en commun dans tout le département et je constate que, souvent, les cars partent à vide et reviennent à vide. Cela m'arrive de prendre le car pour Lamalou-les-bains et qu'il n'y ait qu'une personne. Apparemment, il y a une mauvaise gestion.

Chantal VINOT, conseillère régionale de Languedoc-Roussillon

Il y a, je pense, une mauvaise gestion. Je vais prendre l'exemple de la ligne Alès-Bessèges que je connais bien. Cette ligne est très souvent en panne. Elle coûte très cher, parce que souvent le matériel est en panne et qu'il faut dépanner. Ce sont des cars qui remplacent ce train. Systématiquement, le train ne s'arrête pas dans les gares. Cela veut dire que les gens ne comptent pas sur ce train. Je connais des lycéens de Bessèges qui, pour aller à Alès au lycée, n'empruntent pas le train parce que ce n'est pas sûr.

Philippe JAVAL, SNCF

Je voulais apporter un complément. En réalisant les contournements de Lyon et de Nîmes-Montpellier, on va pouvoir monter en puissance petit à petit, mais il va de soi qu'il faudra, au-delà de Montpellier, aller vers l'Espagne. Donc, la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, il la faudra.

Je n'ai pas parlé de l'autoroute ferroviaire. L'autoroute ferroviaire existe entre Aiton et Orbassano aujourd'hui, à titre expérimental entre la France et l'Italie. Sur une petite distance, on a expérimenté un système qui s'appelle MODALOHR. Techniquement, cela marche ; économiquement, il y a des choses à revoir parce que c'est une courte distance.

Du coup, on va tenter une nouvelle expérimentation sur une plus longue distance entre Luxembourg et Perpignan. La magistrale éco-fret, c'est quelque chose qui part du nord et qui descend vers le sud : Lille, Metz, Lyon, Dijon, la Vallée du Rhône, l'Espagne. C'est sur cet axe que s'écoule l'essentiel du trafic de marchandises tous modes confondus.

De notre point de vue d'entreprise ferroviaire, une autoroute ferroviaire est un maillon d'une chaîne logistique routière. Donc, on n'est pas dans un schéma où l'on oppose fer et route, mais on est bien, comme l'a dit tout à l'heure le représentant d'ASF, dans une idée de complémentarité entre ce que propose la route et ce que peut proposer le rail, pour faire en sorte que chaque moyen soit utilisé là où il est le plus pertinent.

On est un peu gêné à l'idée qu'il puisse y avoir du TER sur l'ensemble de la rive droite dans un schéma où aujourd'hui on essaye de faire sauter les bouchons au nord et au sud pour développer le fret dans la Vallée du Rhône. Sur la rive droite du Rhône aujourd'hui ne circulent que des trains de fret. Si demain, on fait circuler des TER sur la rive droite du Rhône, on va de nouveau créer quelque chose qui va empêcher le fret de se développer. Les premières réflexions montrent qu'il y aurait une pertinence TER a priori plutôt du côté sud de la Vallée du Rhône (Avignon, Nîmes, Arles). Or la demande des gens de la rive droite du Rhône, c'est d'aller sur la rive gauche du Rhône et donc la réponse TER sur la rive droite n'est pas forcément la réponse adaptée à leur besoin. Ceci dit, il y a une étude en cours pilotée

par les 3 Conseils régionaux, où nous SNCF sommes présents.

Michel DUBROMEL, France Nature Environnement

Je vais vous donner le point de vue de France Nature Environnement qui ne prend pas en compte que les transports puisque nous sommes une fédération qui prend en compte toutes les problématiques : aménagement du territoire, pollution de l'eau, protection des espaces naturels.

Le constat que nous faisons sur la situation actuelle, c'est la sectorisation des territoires en zones spécialisées. Il est évident que, lorsque les activités ont été sectorisées, on crée ensuite des moyens pour assurer les déplacements. Donc on court après le problème parce qu'il n'a pas été traité à l'origine. L'autre élément, c'est que les fameuses délocalisations dont les entreprises se gargarisent parce qu'elles gagnent beaucoup d'argent en délocalisant, ensuite elles renvoient à la collectivité le problème d'acheminer les marchandises. L'entreprise de la Vallée du Rhône ou d'Alsace qui a délocalisé en Asie, quand ensuite il faut ramener le produit, la collectivité doit se débrouiller pour résoudre le problème.

Pour le transport de marchandises, il y a une offre très conséquente d'infrastructures autoroutières, une sous-tarifcation des transports routiers (je vous confirme que notre fédération mène un projet actuellement que nous présenterons fin septembre pour proposer une éco-redevance pour les poids lourds qui semble être sur le point d'être acceptée socialement et économiquement), un développement des transports absurdes. On en rigole tous, mais les transporteurs routiers que nous rencontrons nous disent qu'il y a, dans ce qu'ils font, environ 30 à 40% de transports absurdes ou à vide. Avant d'agrandir le tuyau, il faudrait peut-être essayer d'éviter les transports à vide. En Suisse, la première amélioration concrète a été d'augmenter de 50% la charge utile. Le nombre de camions diminue puisque la même charge est transportée par moins de camions. Moins de camions, cela fait quand même moins de pollution.

Par rapport à des aménagements qui sont faits au fil de l'eau, le seul mode de transport qui s'adapte aussi facilement, c'est la route. Vous l'avez dit, les voies ferrées, il y en a pour 15 ans, la route s'adapte plus rapidement. Ce que l'on oublie, c'est qu'elle n'applique pas du tout les mêmes contraintes que le ferroviaire. Aucun d'entre nous ne prendrait un train conduit par un chauffeur qui aurait déjà roulé pendant 12 ou 15 heures et qui travaille en rythme continu. Par contre, nous fermons tous les yeux, parce qu'il n'y a aucun contrôle sur les transporteurs routiers. Je l'affirme et j'ai des preuves, l'État français ne se donne pas les moyens de contrôler alors qu'il est extrêmement sourcilieux et pointilleux pour la sécurité ferroviaire. C'est un élément qu'il faut dénoncer.

Nous voulons aller vers une politique soutenable de transport. Nous nous retrouvons face à une profusion des organismes décisionnels au sein d'un territoire. On vient d'en avoir l'illustration à l'instant entre Monsieur Javal et Mme Vinot qui ont dit : « chacun fait un morceau ». Au niveau du transport de personnes, quand sur un même territoire, on a 3, 4, 5 autorités organisatrices de transport, chacun renvoie la balle à l'autre. Je suis en Alsace. Une fois, j'ai posé la question à nos voisins de Karlsruhe. Ils nous ont répondu : « quel est le problème ? » Sur la ville de Karlsruhe, il y a 7 autorités organisatrices, ils travaillent ensemble. Malheureusement, en France, la maturité de certains élus n'a pas atteint ce degré, ils n'ont pas le courage de se parler, donc c'est nous qui trinquons. En l'absence d'une politique cohérente, on pratique une politique au fil de l'eau. Nous sommes très heureux qu'aujourd'hui on ouvre un débat de politique de transport, mais on a pratiqué jusqu'à présent

une politique au fil de l'eau. Il n'y a pas de données factuelles et de données chiffrées. Quand on nous dit tout à l'heure que la ligne de cabotage maritime Fos-Savone n'est pas rentable, c'est parce que l'on ne rentre pas dedans les coûts externes. Je confirme que, pour ce projet, il y avait des subventions européennes importantes et une société de transport, Willy Betz, a tout fait pour que ces subventions n'arrivent pas, parce qu'elle voulait faire rouler ses poids lourds. Je vous remercie.

Chantal VINOT, conseillère régionale de Languedoc-Roussillon

En ce moment, se mettent en place les schémas régionaux d'aménagement du territoire, en partenariat avec l'État, avec les différentes collectivités territoriales que sont les régions, les départements, les communautés de communes, mais aussi les associations. Cela se met en place en ce moment, ce sera sur le long terme, 10, 20, 30 ans. Cela a le mérite de se mettre en place, d'apporter la réflexion et la démocratie participative puisque les associations peuvent y participer.

François-Régis

Aujourd'hui, qui s'occupe des points de convergence des différents modes de transport (la facilité d'échange modal) ? Est-ce que cela rentre dans le cadre de ces schémas régionaux ?

Philippe JAVAL, SNCF

C'est de la responsabilité des autorités organisatrices de travailler ensemble pour proposer un produit commun. La SNCF n'est qu'un exploitant ferroviaire : on mettra en œuvre le système dès qu'il sera décidé par les autorités organisatrices. Il y a bien des autorités qui travaillent ensemble pour proposer des services complémentaires multimodaux. Je vais prendre l'exemple de la billettique en Rhône-Alpes : un billet unique permet de passer d'un car ou d'un autobus de Grenoble au TER Rhône-Alpes et, au bout, prochainement, de monter dans un TCL, le transport de l'agglomération lyonnaise.

Marcienne

Merci.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : ÉCONOMIE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Fawzi BENARBIA, vice-président de la communauté urbaine du Grand Lyon, membre du bureau du Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL)

Yves DUPONT, vice-président délégué aux Transports du Grand Avignon, maire de Vedène

Jean-Pierre ESTELA, Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE-PACA)

Michel BADRÉ, ministère de l'Écologie et du Développement durable

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Amélie

Nous appelons M. Benarbia, M. Dupont et M. Estela. Nous avons deux questions. Est-ce que le transport doit permettre le développement économique ou est-ce le développement économique qui doit influencer le transport ? Quel sera le mode de transport le plus adapté en matière de développement durable ?

Fawzi BENARBIA, vice-président de la communauté urbaine du Grand Lyon, membre du bureau du Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise (SYTRAL)

Bonjour à tous et à toutes. Je me présente en deux mots. Je suis Fawzi Benarbia, je suis conseiller municipal de Villeurbanne, conseiller communautaire au Grand Lyon et membre du bureau exécutif du syndicat mixte pour les transports en commun de l'agglomération lyonnaise qui est l'autorité organisatrice des transports publics à Lyon.

À mon sens, l'économie n'est qu'une des dimensions des pratiques de déplacement. Il me semble que ces pratiques de déplacement sont déterminées par l'économie dans le sens le plus large, mais aussi par l'urbain, les choix de résidence contraints ou délibérés des citoyens, les choix d'implantation des entreprises.

Amélie

On avait un thème qui s'appelle « aménagement du territoire, économie et développement durable ». Comme on a mis en relation économie et développement durable, on s'est demandé dans quel sens on devait réfléchir sur l'incidence de l'économie sur le transport.

François-Régis

On voit que les zones de travail ont tendance à se déplacer à l'extérieur des villes. Seul le tertiaire reste dans les centres-villes. Donc, est-ce que, pour développer l'aménagement du territoire, donc l'extension d'une agglomération, vous envisagez d'influencer l'aménagement des zones de travail par la mise en place des infrastructures de transport ?

Fawzi BENARBIA, Communauté urbaine du Grand Lyon

Pour le Grand Lyon, la politique est développée par la combinaison de différents outils. Nous avons engagé une réflexion un peu nouvelle dans le sens où, jusqu'ici il y avait une segmentation entre la réflexion sur l'aménagement urbain, le développement économique et la question des transports. Les politiques de transport étaient conçues en tant que telles, même si elles essayaient d'intégrer une réflexion sur les schémas de développement urbain, mais les

différents outils qui pouvaient exister ne convergeaient pas. L'agglomération lyonnaise a été la première à se doter d'un plan de déplacement urbain (PDU), qui a été l'occasion d'interroger les citoyens sur le projet auquel ils pourraient adhérer. 3 projets leur ont été soumis et il y a eu une procédure de large consultation. Je crois que cette dimension démocratique est importante, car elle permet au citoyen de se construire une connaissance des questions et ensuite de faire un choix, ou plutôt d'exprimer une option puisque ce sont toujours les élus qui font les choix.

Le PDU est venu s'insérer dans un dispositif. Aujourd'hui, on a un ensemble de procédures : la Directive d'aménagement du territoire pour l'État, le plan d'occupation des sols, le plan local d'urbanisme (PLU) avec le plan d'aménagement et de développement durable (PADD). Dans la philosophie du développement durable, il y a un triptyque et une interaction entre le social, l'économie et l'environnement. Sur le plan institutionnel, nous composons les effets de plusieurs outils avec des forces centrifuges qui sont la pluralité des autorités qui ont compétence sur ces différents domaines. Mais la perspective que nous essayons de dégager pour l'agglomération lyonnaise, c'est une perspective globale qui va articuler le développement urbain, les politiques de mobilité, le développement économique et les programmes de développement social.

J'ai du mal à répondre à votre question : qu'est-ce qui est premier ? C'est un ensemble. Il me paraît nécessaire de renouer avec une conception politique qui ne considère ces outils, procédures, démarches, expertises, que comme des outils. Il nous faut retrouver le sens d'une politique qui place le citoyen au centre du projet. Quand on dit « en matière de développement durable, il faut promouvoir un modèle de développement qui ne vienne pas amputer les possibilités, les ressources que nous laisserons à nos enfants, permettre aux générations futures de satisfaire leurs besoins », on peut tout de suite se poser la question : quels sont les besoins de l'homme, de la personne humaine, de la société humaine ? Il y a des besoins biologiques, culturels, éducatifs, symboliques et sociaux. Nous vivons dans un cadre donné et dans un moment historique précis. Nous avons la chance de pouvoir aujourd'hui nous poser la question : nos autoroutes sont engorgées. Dans d'autres pays, 90% des déplacements se font à pied. Il nous faut parvenir à réunifier un projet politique qui articule ces trois dimensions de l'économique, du social et de l'environnemental.

Yves DUPONT, vice-président délégué aux Transports du Grand Avignon, maire de Vedène

Vous avez développé le développement durable, mais il y avait une question sur la place des zones d'activité et sur les mouvements pendulaires. Il faut savoir que les déplacements domicile-travail ne représentent que 40% des déplacements. On se déplace aussi pour les loisirs, pour le commerce, pour la culture, etc. En conformité avec la loi sur l'accessibilité aux handicapés qui sera applicable en 2015, on essaye de rendre les transports en commun accessibles à tout le monde. Un autre élément à prendre en compte, ce sont les plans de déplacement d'entreprise qui ne sont pas suffisamment réactivés et qui nécessiteraient peut-être que l'on regarde cet aspect spécifique.

Dans l'aménagement du territoire, c'est le SCOT, le schéma de cohérence territoriale. C'est de la responsabilité du SCOT d'établir le PADD. Les syndicats mixtes qui sont chargés de réaliser ces SCOT le font avec les mêmes interlocuteurs que ceux du débat public : les communes, les associations, les professionnels, les élus. Ces SCOT sont des outils entre l'État, la région, le département, l'intercommunalité. Des interrelations se créent. Ces SCOT ont des aires qui sont très différentes les unes des autres, mais un autre outil se met en place.

On s'est rendu compte que les SCOT avaient aussi besoin de travailler entre eux, parce que les déplacements ne s'arrêtent pas aux frontières administratives ou géographiques. Il a été dit tout à l'heure une chose fondamentale, c'est la volonté des élus de faire ensemble et en écoutant tout le monde des SCOT.

Amélie

Est-ce qu'il ya un réel dialogue, c'est-à-dire également une écoute, entre les élus, les associations, les personnes qui sont concernées ?

Jean-Pierre ESTELA, Mouvement national de lutte pour l'environnement (MNLE-PACA)

Je suis marqué sur le programme « Mouvement national de lutte pour l'environnement », mais je m'occupe aussi d'un Centre de recherche sur les hommes et sur les entreprises.

Dans le passé, l'aménagement du territoire a toujours suivi le développement de l'économie. On a couru après le besoin de transport, le besoin de mobilité, etc. On a construit des chemins de fer pour amener le charbon au Rhône. Après, on a construit des lignes de chemin de fer pour rejoindre les villes qui n'étaient pas reliées par la voie d'eau. En fin de compte, tout le développement s'est fait autour des villes. Il y avait une espèce de logique. On croyait que la ressource était inépuisable, que le territoire était taillable et corvéable à merci, l'environnement on s'en foutait, quant au développement durable, on ne savait même pas ce que c'était. On a fait cela pendant des années et puis un jour, et c'est relativement récent puisque cela date du sommet de Johannesburg, du protocole de Kyoto, etc., on s'est rendu compte que la ressource était finie et que l'on ne pouvait pas faire n'importe quoi.

Aujourd'hui, on est réuni pour parler de la problématique d'un couloir, qui s'appelle le couloir rhodanien, qui est l'un des mieux équipés en termes d'infrastructures en France et même en Europe. 6 voies de chemin de fer, une belle autoroute, des routes nationales, un fleuve à grand gabarit, des capacités de transport extraordinaires, un développement économique tout le long de la vallée. Que rêver de mieux ? Pourtant, cela ne marche pas. Quand on parle d'économie et de développement durable, on introduit un aspect de qualité. On devrait parler de développement soutenable plutôt que de développement durable. En fin de compte, qu'est-ce que nous pouvons faire ? Est-ce qu'on peut décider unilatéralement de doubler l'A7 ? Je souhaite bien du plaisir aux Autoroutes du Sud de la France (ASF) si elles veulent le faire. Les associations environnementales lui mettront des bâtons dans les roues. Je doute qu'ASF y arrive dans l'état actuel des choses.

Si on lit le dossier du débat public, le transport de poids lourds va continuer à se développer. Pourquoi creuser un tunnel ferroviaire Lyon-Turin ? Pourquoi ne pas faire un deuxième tunnel routier au Fréjus ? Tout simplement parce qu'il y a une convention alpine qui interdit de le faire. Pourquoi ne pas restreindre l'usage de la route ? Pourquoi ne pas restreindre l'usage de l'autoroute ? Comme le disait mon voisin, on peut dire que tout concourt à l'économie puisque, chaque fois il y a une pulsion d'achat, un besoin de se déplacer pour acheter quelque chose ou tout simplement pour se balader. En réalité, tout ce qui concourt à la création de biens, de matières, de services, etc. ce n'est pas plus de la moitié des transports, moins de la moitié. Donc, travailler sur des trafics de transit, ce n'est pas impossible. Vous avez à peu près 350 000 camions qui font Luxembourg-Perpignan : c'est le projet de route roulante auquel participe ASF entre Bettembourg-Perpignan, qui va démarrer l'année prochaine. Il y aura des navettes ferroviaires qui vont descendre des camions avec la remorque ou avec la remorque et le tracteur entre Bettembourg et la frontière espagnole. Là, il

y a un marché. On connaît le nombre de camions, ce sont des camions qui ne s'arrêtent pas et qui ne font que traverser la Vallée du Rhône, alors qu'on a une solution alternative.

La vraie question est : pourquoi économiquement parlant cela ne se fait pas ? Pourquoi les acteurs économiques n'ont pas intérêt à faire du report modal ? Pourquoi l'économie aujourd'hui a besoin du transport routier ? Poser la question, c'est simplement regarder les modes de production et de consommation dans lesquels nous vivons. Pourquoi on a généré autant de trafic induit par la production d'un objet ? On a calculé qu'un pot de yaourt avait parcouru 10 000 kilomètres avant d'arriver sur notre table. Pourquoi ? C'est quand même aberrant. Autre exemple, on fabrique des cabines de camion en Angleterre, on les envoie en Italie pour se faire peindre et on les renvoie en Angleterre. Franchement, on pourrait les peindre en Grande-Bretagne. Des pommes de terre produites en Allemagne, sont lavées en Tchécoslovaquie et reviennent en Allemagne pour être consommées. Pourquoi ? Ces modes de consommation sont à prendre en compte à l'aune du coût du transport qui, aujourd'hui, est un coût marginal dans le produit fini.

Amélie

Pour vous, quelles seraient les décisions urgentes à prendre en matière d'aménagement du territoire ?

Jean-Pierre ESTELA, MNLE-PACA

La première décision qu'il faudrait prendre, c'est de rendre efficiente l'utilisation des infrastructures existantes. C'est de l'aménagement du territoire, c'est de la régulation et c'est éminemment politique. Par exemple, quand on décide que les camions ne peuvent pas rouler le week-end sur les autoroutes A7 ou A9, on fait de la régulation du transport. C'est de l'aménagement du territoire, cela ne coûte rien et cela permet de désengorger l'autoroute. Quand on crée une magistrale éco-fret, c'est bien, sauf qu'il manque un barreau qui permettrait d'aller jusqu'au port de Fos directement et qui permettrait, de Fos, de faire un pont sur le fleuve Rhône à la hauteur d'Arles pour que de Arles on aille directement à Montpellier en train au lieu de passer par Tarascon. Je vous signale que la voie ferrée arrive à Arles, mais que, depuis la guerre, il n'y a plus de pont pour rejoindre la voie ferrée en face. Il suffit de reconstruire un pont, et c'est une décision relativement rapide.

François-Régis

On va donner la parole à Monsieur Dupont.

Yves DUPONT, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Il y a deux réponses. Qui va agir ? Chacun. Tout le monde l'a dit. C'est un problème de responsabilité individuelle, premièrement. Ensuite, deuxièmement, il y a ceux qui ont la responsabilité. Quelqu'un a dit « il y a une profusion de responsabilités » : les EPCI, les autorités organisatrices, etc. Ce matin, j'étais à une réunion de la Communauté d'Agglomération Ventoux Comtat Venaissin (CoVe) à Carpentras sur une réflexion que nous allons mener ensemble pour essayer d'unir nos actions puisque la CoVe est une communauté d'agglomération aux frontières de la communauté d'Avignon. Les transports sont en partie sous la compétence du Conseil général et entre les deux, il n'y a pas de lien direct, sauf les réunions que nous avons déjà faites dans le cadre de la préparation du SCOT et des PDU. J'ai la responsabilité des déplacements dans l'élaboration du PDU au niveau du SCOT. Là, nous

essayons d'avoir une cohérence, une relation, une écoute des besoins des uns et des autres. C'est cet outil-là qui, à mon avis, est important. Ces différents millefeuilles dont on parle beaucoup, c'est vrai qu'une tranche supplémentaire a été rajoutée par les EPCI. Malgré tout, je pense que les nouveaux EPCI ont une importance fondamentale pour unir les forces et théoriquement pour réduire les frais fixes.

Par contre, il y a des actions qui ont été très porteuses et qu'une commune seule ne pouvait pas faire. À Vedène par exemple, nous avons les transports en commun puisque nous représentons la partie Nord-Est de l'axe principal qui va se développer dans le cadre du PDU de l'agglomération d'Avignon. C'est un axe structurant qui permettra d'avoir une vision pour l'usager de l'axe de déplacement d'Avignon à Carpentras. Cette mise en place s'est faite avec une restructuration de 4 lignes pour les réduire à une seule mais la fréquentation a considérablement augmenté par rapport à la fréquentation des quatre lignes anciennes. Donc, il y a des restructurations à faire pour inciter les usagers à prendre davantage les transports en commun. Il y a des outils qui sont à notre disposition, il n'y a pas uniquement la création de voiries.

Deuxième chose, avant de faire un centre de vie à côté d'une zone d'activité, essayons de réfléchir à l'harmonisation des voies pour permettre les transports en commun sur ces axes. Lorsque les communes n'inscrivent pas des réservations sur leurs plans locaux d'urbanisme (les anciens POS) pour mettre en place les lignes de transport en commun en site propre, après on ne peut plus ou cela coûte deux fois plus cher. Donc, avant de développer une zone à l'urbanisation, il faut réfléchir à l'accessibilité.

Fawzi BENARBIA, Communauté urbaine du Grand Lyon

Je suis en désaccord avec l'expression que vous avez utilisée « rendre plus efficaces les différents modes ». Je ne suis pas sûr qu'il soit très pertinent de rendre plus efficace l'usage de la route. Pourquoi aujourd'hui, les entreprises font parcourir des milliers de kilomètres aux produits qu'elles fabriquent ? Tout simplement parce que la combinaison des coûts directs qui sont intégrés dans les produits fait qu'en leur faisant parcourir plusieurs dizaines de milliers de kilomètres, on arrive au coût plus faible pour l'entreprise. Quelles pourraient être les solutions ?

Le premier levier, c'est le coût du transport : le coût de la route n'intègre pas aujourd'hui l'ensemble des coûts indirects. Je ne reviendrai pas sur ce point qui a déjà été évoqué.

Il y a aussi les délais. C'est particulièrement vrai pour le transport de voyageurs, mais c'est vrai aussi pour le transport de marchandises. Aujourd'hui, nous vivons dans un système où la route est le plus souvent la manière la plus rapide de se déplacer. Pour le transport urbain, nous avons sans doute intérêt à proposer une offre compétitive en termes de délais de déplacement. On voit bien que c'est ce qui fait la différence, au-delà du coût. Singulièrement, pour les voyageurs, le coût réel de l'usage de la voiture n'est pas perçu dans sa réalité.

Il faut aussi réfléchir au coût pour chacun des citoyens de l'accès à la mobilité. Je crois qu'une politique de développement durable doit aussi intégrer une réflexion sur le coût de l'accès à la mobilité pour chacun des citoyens en fonction de sa condition, de ses ressources. Dans la région lyonnaise, on a une concentration de pauvreté à l'Est. Ces populations subissent une double contrainte de mobilité : la distance domicile-travail est plus importante et le coût du transport est majoré. Il y a donc un effort à faire sur les questions de tarification.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE-PACA

Ou je me suis mal exprimé ou vous m'avez mal compris. Pour moi, l'efficience s'oppose à l'efficacité. On ne peut pas ignorer les problèmes de court terme, de moyen terme ou de long terme. Qu'à long terme, on envisage les mobilités sans la voiture, pourquoi pas ? Mais dans l'état actuel des connaissances et de nos modes de vie, le camion, le véhicule léger reste, pour un horizon à 30 ou 40 ans, un moyen irremplaçable des mobilités, ne serait-ce que pour transporter les marchandises dans un rayon de moins 100 kilomètres. Or je vous signale que, dans la Vallée du Rhône, il y a beaucoup de trafic local. On prend l'autoroute comme un moyen d'aller de Valence à Montélimar ou de Valence à Avignon. Dans l'état actuel de notre organisation économique, le camion a toute sa pertinence sur les courtes et moyennes distances, parce qu'on n'intègre pas un certain nombre de coûts annexes, etc.

Mais il y a un phénomène extraordinaire : tandis que le prix du pétrole augmente, le transport routier se paupérise, parce que les transporteurs de l'Est sont payés 300 euros par mois alors que le moindre chauffeur en France est payé 1 500 euros par mois, ils roulent sur les autoroutes nationales pour ne pas payer les péages et ils font des amplitudes horaires incroyables. On est dans une concurrence sauvage et déloyale de la part de pays où la réglementation est tout à fait différente. On a une double contrainte. D'abord, on ne changera pas de mode de production ou de mode de déplacement du jour au lendemain. Le problème, c'est la transition. Comment on passe d'un modèle dispendieux en énergie où l'on fait n'importe quoi à un modèle beaucoup plus efficace, beaucoup plus efficient, où l'on utilise mieux la ressource et où l'on est plus dans un développement durable ?

On peut se poser la question : est-ce qu'on a un avenir dans le mode de production et le mode de consommation en vigueur à l'heure actuelle ? Aujourd'hui, parler de déplacement, parler d'économie et parler de mobilité, cela veut dire se projeter sur des temporalités et sur des contraintes qui sont totalement connues. La seule question que nous avons à nous poser, c'est : est-ce qu'on le fait par la catastrophe ou de manière raisonnée ? Est-ce qu'on décide de mettre des transports en commun offrant un service de qualité qui leur permettent de se substituer à la voiture individuelle ? Un exemple : pourquoi a-t-on continué à implanter des supermarchés à 10 kilomètres des centres villes qui ne sont accessibles qu'en voiture ? Pourquoi a-t-on obligé les gens qui habitent en centre ville à aller faire leurs courses ailleurs ? Si vous voulez voir un exemple de ce que cela donne, allez à Plan de Campagne un dimanche après-midi. C'est le seul centre commercial en France qui soit ouvert le dimanche. Vous verrez les queues de voiture sur l'autoroute !

François-Régis

Merci. Dans les villes qui ont mis en place des parkings en périphérie en bout de ligne de transport en commun, est-ce que les gens acceptent plus facilement de prendre les transports en commun ?

Yves DUPONT, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Je peux répondre sur Avignon puisqu'on a travaillé sur le PDU. Les schémas ou les plans ne sont pas figés, ils doivent en permanence évoluer. Le PDU de la communauté a beaucoup travaillé sur cette problématique d'accessibilité. Il y a trois axes principaux : un qui vient de l'Ouest, un qui descend avec le Sud et un autre qui part vers le Nord-Est. Il a été développé trois types de parcs de stationnement : un urbain, deux en limite de la commune centre et trois en limite d'urbanisation. Comment inciter les gens à ne pas rentrer en voiture ? Il ne reste plus

qu'une chose : le paiement. Aujourd'hui, ce n'est pas traité de cette façon sur la communauté du Grand Avignon. Il faudra certainement y réfléchir. Malheureusement, les Bouches-du-Rhône nous ignorent. On ne travaille pas avec les Bouches-du-Rhône. La communauté du Grand Avignon aujourd'hui n'intègre pas le nord des Bouches-du-Rhône. Quand le Vaucluse s'est construit en 1789, il appartenait aux Bouches-du-Rhône. À l'époque, les débordements de la Durance rendaient l'accès aux Bouches-du-Rhône difficile, donc ils ont divorcé. Mais ce divorce continue. Or les échanges continuent et tous les gens qui traversent le pont de Tarascon tous les matins posent un vrai problème dans la réflexion sur les déplacements. C'est l'outil indispensable à mettre en place pour que la réflexion soit totale. Pourquoi on n'a pas une réflexion cohérente avec le nord des Bouches-du-Rhône ? Heureusement, il commence à y avoir des échanges avec le Conseil général des Bouches-du-Rhône.

On a réfléchi sur des parkings possibles autour des anciens sites de gare, en particulier au niveau de Barbentane. Cela permettrait une réflexion sur l'accessibilité. Je ne sais pas si j'ai répondu à vos problèmes, mais c'est vrai que c'est indispensable de parler du stationnement en même temps qu'on parle du flux de circulation.

Fawzi BENARBIA, Communauté urbaine du Grand Lyon

À Lyon, depuis une dizaine d'années, nous avons développé une politique qui vise à mettre en cohérence la question du stationnement. Sur les outils, on a les exemples suisses qui sont bien connus. Pour réguler le stationnement en centre-ville, il y a deux outils : le coût et la disponibilité. Berne et Zurich sont parties dans des voies un peu différentes. Dans un cas, il a été choisi de réduire fortement le nombre de places disponibles et dans l'autre, il a été imposé une taxation beaucoup plus forte. Mais ceci n'est raisonnable que si c'est articulé avec une offre de transport fiable, régulière, confortable, avec une amplitude horaire aussi large que possible.

À Lyon, nous sommes encore loin de répondre à tous les besoins. Ce qui a été fait a à peine permis de contenir l'usage de la voiture en ville. Néanmoins, tous les parcs relais qui ont été créés aux extrémités des lignes de métro ou de tramway ont très vite été saturés. Nous sommes en train d'en construire de nouveaux. Nous sommes en train de construire une nouvelle ligne de tramway qui va relier La Part-Dieu à Meyzieu à l'Est : c'est la première infrastructure de mode lourd qui va sortir du périmètre défini par le boulevard de ceinture. L'une des ambitions de cette ligne est de permettre le rabattement d'un certain nombre d'automobilistes qui viennent jusqu'à 60 kilomètres à l'est de Lyon : il faut qu'ils puissent trouver un stationnement avec des places disponibles tous les jours, un parc qui soit sécurisé. Cela nous permettra à terme de désengorger le cœur de l'agglomération.

François-Régis

D'accord. Nous avons demandé les précisions qu'il nous manquait. Maintenant, on a peut-être oublié d'aborder un sujet sur l'aménagement du territoire parce que, pour nous, ce n'est pas une notion aisée.

Yves DUPONT, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

La liaison est-ouest (LEO) répond en grande partie au problème de la traversée d'Avignon et évitera le trafic à l'intérieur de la ville. Tout à l'heure, j'ai entendu quelqu'un considérer que la pollution sur l'autoroute et sur la commune, c'était la même chose. Je ne suis pas d'accord. Si la fréquence des véhicules augmente, la pollution augmente. Sur la rocade d'Avignon, c'est

là que la pollution est la plus élevée. Ce sont les axes de transfert est-ouest qui sont les plus pollués. Par conséquent, si on évite la traversée sur ces petits axes en les reportant à travers un outil comme la LEO, c'est une infrastructure, c'est vrai, il y a un risque de développement de l'urbanisation, là encore, il y a peut-être des réflexions à avoir. Je sais qu'avec le Directeur départemental de l'équipement (DDE) de l'époque, il y a quelques années en arrière, on avait eu une discussion sur ce sujet. À chaque fois que vous faites une voie, vous créez un développement de l'urbanisme. Peut-être y a-t-il des règles d'urbanisation à mettre autour des voies que l'on structure. C'est peut-être aux élus de réfléchir sur les zones à urbaniser autour de ces axes.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE-PACA

J'aurais aimé que l'on parle un peu plus d'économie dans cet atelier. Les entreprises et le développement économique dans notre région, cela mérite en soi que l'on s'y attarde. Vous avez sous les yeux l'espace pertinent sur lequel il faut travailler quand on parle d'économie : le quart sud-est. Vous avez dû avoir le travail de l'Office interconsulaire des transports sur les transports dans le quart sud-est et le développement économique qui est un document remarquable dont j'ai extrait les cartes.

Cette autre carte résume les problèmes de concentration urbaine et l'importance des zones urbanisées : vous voyez très bien apparaître les fortes concentrations à Lyon, dans la vallée, sur le littoral.

Je voudrais terminer en insistant sur le rôle des accès portuaires dans notre région et en particulier sur la chance d'avoir des ports maritimes (Fos, Marseille, Sète, Toulon, Nice, Port-Vendres, Port la Nouvelle) qui sont capables de rendre un service important. Le port le plus important et de loin, c'est le complexe portuaire de Marseille Fos, c'est-à-dire le port traditionnel de la ville de Marseille et son extension dans le golfe de Fos. Je vous signale que la zone industrialo-portuaire de Fos couvre 10 000 hectares dont 2 000 sont utilisés. Ce port est l'un des rares ports en eaux profondes, sans marée, qui permettra d'accueillir rapidement les plus grands navires du monde. Si le transport international se développe comme il doit se développer, la capacité de ce port n'est pas à chercher, elle est à proposer. Le projet Fos XXL va créer environ 5 000 emplois sur la région de Fos. Si nous voulons avoir de l'argent pour développer les transports de qualité à l'intérieur des villes, il faut avoir de l'activité économique. Or, dans une économie mondialisée, le port de Marseille est un atout irremplaçable.

Pour moi, le transport de l'avenir est à Lyon : quand vous sortez de la gare de La Part-Dieu, vous avez une borne, vous prenez votre jeton, vous prenez un vélo et vous vous déplacez dans Lyon. C'est superbe, cela marche très bien et c'est de l'énergie en bouteille (vos jambes).

Yves DUPONT, Communauté d'agglomération du Grand Avignon

Simplement deux chiffres. 12 millions d'euros pour la part que payent les entreprises pour les transports en commun, pour 19 millions pour faire fonctionner les transports en commun sur l'agglomération. 12 sur 19, voilà ce qu'apporte l'économie.

Michel DUBROMEL, pilote du réseau Transports et mobilité durable, France Nature Environnement (de la salle)

Vous avez parlé du port de Marseille, mais on ne parle pas du développement du port de Sines

au Portugal qui est destiné à accueillir toutes les marchandises qui ne peuvent pas passer par les ports du nord. Nous avons demandé plusieurs fois à ce que le trafic prévu pour ce port soit intégré dans les chiffres du débat.

Fawzi BENARBIA, Communauté urbaine du Grand Lyon

Je voudrais insister sur la dimension démocratique, la solidarité et l'équité. Il ne peut y avoir de développement économique sans solidarité et sans partage. Au-delà des discussions très doctes que nous pouvons avoir les uns et les autres sur la pertinence de telle ou telle infrastructure, il faut aussi que le modèle de développement durable ou soutenable soit d'abord au service de chacun et d'une société qui ne soit pas une société ségréguée. Malheureusement, on constate qu'il y a une ségrégation montante dans nos sociétés, même si l'on y vit mieux qu'il y a 50 ans. Il y a une urgence démocratique à revitaliser nos choix communs, à partager de ce que nous faisons en faisant en sorte que chacun y contribue à la mesure de ses talents et de ses possibilités.

François-Régis

Merci. Nous allons céder la place à nos collègues Redouane et Nadine qui vont interviewer Monsieur Badré et Monsieur Blanchet.

Redouane

Re-bonjour. J'avais une petite question...

Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Si vous le permettez, avant, nous souhaiterions apporter des précisions sur ce qui a été dit tout à l'heure.

Michel BADRÉ, ministère de l'Écologie et du Développement durable

Il y a deux questions qui ont tendance à se télescoper. La première est le pic pétrolier, l'épuisement des ressources pétrolières. M. Van der Meersch nous a dit que l'on était à peu près au sommet (inutile de discuter à quelques années près) et qu'ensuite, cela redescendait jusqu'en 2050 à peu près. On pourrait dire de façon un peu cynique que le marché, l'économie va gérer cette raréfaction des ressources sur cette période de 100, 150 ans, de même que, depuis 150 ans, le développement de l'économie s'est fait autour de la prise en compte de plus en plus forte du pétrole. Quand je dis que l'économie va le régler, qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'en ce moment, à 60 ou 70 dollars le baril, faire du carburant avec de la biomasse, ce n'est pas très intéressant. À 90 dollars le baril, cela le devient. Donc, il faut attendre un peu et cela se fera tout seul, sous une réserve : socialement, cela a des conséquences. Ceux qui achètent l'essence à un euro le litre et ceux qui peuvent l'acheter à 3 euros le litre, ce ne sont pas exactement les mêmes. Or dans le développement durable, il y a l'aspect social.

Il y a un deuxième sujet : le changement climatique. C'est un débat sur lequel le consensus mondial est récent. Il y a moins de dix années que le discours de la communauté scientifique mondiale là-dessus est commun et que tout le monde dit : si on ne fait rien, on est parti pour plus 6 degrés en un siècle, si on fait quelque chose (diviser par 4 les émissions d'ici à 2050, ce

qui est très costaud), on peut limiter à plus 2. Nous disons que la responsabilité de l'État, c'est de mettre en œuvre tout ce qu'il faut pour l'on soit plutôt dans le scénario plus 2 que dans le scénario plus 6, parce que le scénario plus 6 est vraiment catastrophique. Le scénario plus 2, on peut l'atteindre avec des progrès technologiques, mais il faudra aussi des changements de comportements. Les changements de comportement, ce n'est pas simple, ce n'est pas l'État qui par décret peut décider que les gens iront désormais au bureau en vélo au lieu d'y aller en voiture, ce n'est pas l'État qui peut décider que l'urbanisation sera complètement différente. Cela prend du temps, cela se négocie. Ensuite, ce n'est pas en s'étranglant tout de suite que l'on résout un problème de moyen terme. Je fais le lien avec la conclusion de Monsieur Benarbia à l'instant. Si l'on crée une taxe, ceux qui sont pénalisés sont ceux qui ne pourront pas payer, c'est-à-dire ceux qui sont le plus en difficulté dès maintenant. Donc, on va mettre la société en graves difficultés maintenant. Par conséquent, attention aux solutions simplistes ou aux solutions catastrophistes (« de toute façon, le problème est tellement grave qu'il suffit de creuser sa tombe, de se coucher dedans et d'attendre que cela se passe »). Nous, on n'est pas sur cette ligne-là. On dit : il y a des solutions, elles sont assez complexes, elles nécessitent de se concerter, elles prennent du temps, mais elles existent. Maintenant, il faut que collectivement la société les mette en œuvre en sachant que cela prendra du temps.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

On vous a bien dit : il y a une contrainte climatique et il y a une contrainte de congestion. Sur la congestion, il y a eu une petite confusion entre les chiffres du dossier et ceux de M. Boulet. En fait, ce ne sont pas les mêmes définitions : c'est ce qui explique la différence. Comme M. Boulet n'a pas donné sa définition, je vous propose d'en rester aux chiffres du dossier.

Aujourd'hui, sur l'A7, il passe 70 000 véhicules/jour en moyenne annuelle. Les calculs les plus raisonnables conduisent à une croissance de 40% d'ici 20 ans (et à un doublement d'ici 2050), soit 28 000 véhicules en plus, dont 5 500 poids lourds (20%). Si on est très bon en report modal, on arrive à reporter tous ces poids lourds supplémentaires sur les modes propres (voie d'eau et chemin de fer). Reste 22 500. Sur ces 22 500, on a calculé qu'avec les projets de LGV complémentaires, la ligne PACA, le Paris-Barcelone achevé et le développement des TER, on pouvait prendre l'équivalent de 2 500 véhicules en voyageurs dans les trains. Donc, il en reste 20 000. Si on réalise l'A51 et si l'on achève l'A75, on peut en prendre 10 000 de plus. Il en reste 10 000. Il faut donc faire passer 10 000 véhicules supplémentaires/jour sur l'A7. Donc, la réalité de la congestion est bien là.

Une autre précision que je voulais donner, ce sont les coûts de la route. En tant qu'usager particulier, vous savez que, quand vous achetez votre carburant, vous payez le prix du pétrole et en plus vous payez la TIPP. Inutile de vous dire que vous payez largement le coût de la route. La question se pose pour les poids lourds. Différents rapports montrent qu'en gros, les camions payent leur dû sur les autoroutes à péage, compte tenu aussi de la TIPP qu'ils payent. Restent la question des routes nationales et des autoroutes urbaines qui ne sont pas payantes. D'où notre proposition d'instaurer ce péage sur les routes nationales et sur les routes urbaines. Une parenthèse, le chemin de fer ne paye pas vraiment ses coûts. Les lignes TGV, à part Paris-Lyon qui est une opération rentable, sont largement subventionnées par les collectivités locales et par l'État. Par conséquent, il ne faut pas trop se battre sur ces questions de réalité des coûts, d'internationalisation des coûts externes, etc. La réalité, c'est qu'il faut faire ce que l'on dit dans le rapport : maîtriser la mobilité avec les taxes qui vont bien sur les poids lourds et une taxe supplémentaire que l'on a appelée la taxe carbone pour tenir compte du problème de l'effet de serre.

Redouane

Est-ce que la taxe carbone serait aussi utilisée pour les usines ?

Michel BADRÉ, MEDD

C'est déjà le cas : il existe depuis deux ans un système d'échanges de quotas pour les usines qui revient à réglementer les émissions des industries. Un tel système serait très compliqué à mettre en place pour les véhicules, alors qu'une taxation qui arrive à peu près au même résultat est nettement plus simple à mettre en œuvre.

Nadine

Pour tout vous dire, nous sommes assez perdus. Nous avons depuis 4 week-ends des intervenants, tous experts, qui nous apportent des informations fort intéressantes, mais toujours contradictoires. Mettez-vous à notre place, nous ne sommes pas experts dans le domaine des transports et pourtant nous devons produire un avis.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Le problème est complexe. Nous souhaitons que vous donniez un avis sur les mesures que nous avons énumérées. Elles sont très diverses. Certaines sont simples, applicables immédiatement, d'autres exigent des investissements importants, d'autres sont intéressantes sur le plan de l'environnement, mais le sont moins sur le plan de la congestion.

Nadine

La position que l'on prendra devra se conforter sur un certain nombre d'éléments.

Michel BADRÉ, MEDD

Je comprends assez bien ce que vous dites car, contrairement à Jean-Didier Blanchet qui est un spécialiste des transports depuis toujours, moi je suis tombé dans ce bain des transports depuis 6 mois seulement alors qu'avant je faisais tout à fait autre chose. Au début, j'ai eu la même impression que vous. On entend des choses dans tous les sens, c'est contradictoire. Sur la congestion, il y a une situation actuelle. La façon de la définir dépend des données. On a entendu le représentant d'ASF qui nous dit : il y a 100 jours où cela ne va pas. Dans le dossier, on dit que c'est plutôt 30 ou 40 jours parce que la définition de ce qu'est la congestion n'est pas la même. Mais on sait tous qu'il y a des problèmes et que ce n'est pas tout le temps fluide. C'est la situation d'aujourd'hui. On annonce dans le dossier qu'à partir d'hypothèses de croissance, le trafic sera de plus 40% dans 20 ans. Aussitôt, on nous dit que ce sera moins ou plus. Peu importe, cela augmente : on est à la situation actuelle plus quelque chose. Effectivement, ce quelque chose, on peut le baisser si l'on prend des mesures énergiques, on peut le maintenir à niveau, mais la congestion, c'est parti pour continuer.

Sur l'effet de serre, je serais vraiment étonné que vous ayez entendu des chiffres contradictoires. Là-dessus, le discours est très convergent et très homogène parce que c'est un discours de consensus scientifique. La communauté scientifique a choisi de ne s'exprimer que quand ils étaient tous d'accord, ce qui me paraît être une démarche très intéressante. Là-dessus, il y a une analyse non contestée, avec la fameuse fourchette plus 2 degrés si on prend les moyens ; plus 6 si on ne fait rien. Ensuite, il faut affiner. Les plus 2, c'est le monde entier, ce n'est pas la Vallée du Rhône, mais on est sur des bases assez claires.

On a cette description du problème d'environnement, on a une description qui est plus complexe parce que cela dépend des décisions prises de l'évolution de la congestion à 20 ans. Dans le dossier, on propose des mesures qui améliorent soit la congestion soit l'environnement soit si possible les deux à la fois. Maintenant, il faut choisir.

Je voudrais revenir sur la taxe carbone. Souvent, on présente cela comme si c'était un conflit d'intérêt entre les transporteurs et la société ou les défenseurs de l'environnement. La question a été posée dans une réunion du débat public il y a 8 ou 15 jours à un transporteur. On lui a demandé : « Mais qu'est-ce que vous pensez de la taxe carbone ? » Je trouve qu'il a fait une réponse très éclairante. Il a répondu : « cela m'est égal, si je dois payer une taxe carbone, je la répercuterai. » C'est nous tous qui la paierons. Est-ce que nous tous on est d'accord pour la payer ? Bien sûr, il y aura aussi des problèmes de transition et il faudra faire attention à ce qui se passe au moment où elle est introduite.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Si les transports coûtent plus cher, les transports inutiles ou absurdes disparaîtront d'eux-mêmes.

Nadine

J'ai lu que la Suisse finance son programme ferroviaire à 65-70% par la redevance des poids lourds. Est-ce que l'on ne pourrait pas imaginer chez nous une taxation des pétroliers par exemple qui font des bénéfices spectaculaires cette année et qui, dans une attitude citoyenne, pourraient participer au développement intermodal ?

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Si l'on veut que les entreprises se délocalisent un peu plus hors de notre pays, le meilleur moyen c'est de taxer les entreprises qui font des bénéfices. Par contre, si l'on crée une taxe carbone ou si l'on instaure un péage sur les routes nationales, rien n'empêchera d'utiliser l'argent que l'on aura récolté de cette façon-là pour favoriser les transports propres ou les transports collectifs en zone urbaine. C'est d'ailleurs ce que font les Suisses en finançant leurs tunnels ferroviaires avec la Redevance Poids Lourds Liée aux Prestations (RPLP). Mais n'oublions pas que les péages en France existent depuis 40 ans, alors que la RPLP date de 2000. Le plus de la RPLP, c'est que le camion paye qu'il soit sur l'autoroute ou sur les routes nationales. Si on dit que les camions payent leurs coûts sur autoroute, c'est parce qu'ils payent les péages et la TIPP.

Nadine

C'est très controversé.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Ce n'est pas tellement controversé. C'est un problème de technicien. Si vous entrez là-dedans, vous êtes définitivement perdue. Pour simplifier, ils payent leurs coûts quand ils sont sur les autoroutes à péage ; ils ne les payent pas quand ils sont sur les autoroutes urbaines où il n'y a pas de péage et sur les routes nationales.

Mathieu

Nous entendons parler d'un certain nombre de jours de saturation. J'emprunte l'autoroute Lyon-Marseille-Nice assez régulièrement, je ne rencontre pas beaucoup de bouchons, à part au mois d'août. À Paris, cela bloque tous les jours. Que compte faire le gouvernement pour le changement de comportement des usagers ?

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Il y a plusieurs manières. Il y a ceux qui sont déjà sur l'autoroute : pour ceux-là, on fait de la régulation des vitesses, c'est-à-dire que l'on baisse la limite de vitesse à 90 kilomètres/h ou à 70 kilomètres/h. Ce faisant, on améliore la fluidité du trafic et donc la capacité de l'autoroute. On peut aller plus loin dans la limitation de la vitesse. Une des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, c'est de limiter à 110 kilomètres/h la vitesse sur les autoroutes en rase campagne. En mettant les radars qu'il faut, on arrive à changer les comportements des automobilistes.

Au-delà, ce sont toutes les mesures énoncées dans le dossier pour réduire la mobilité liée au travail (rapprocher les lieux d'habitat et les lieux d'emplois, favoriser le télé-travail...) ou aux loisirs. Voilà pour l'essentiel de ce qui me vient à l'esprit, mais j'en oublie sûrement.

Michel BADRÉ, MEDD

Il y en a toute une liste dans le dossier. De toute façon, changer les comportements ne se fait pas par décret. Cela nécessite d'abord un minimum d'adhésion sociale. Pourquoi la société, c'est-à-dire vous et moi, a accepté le système des radars ? Parce qu'on a trouvé inacceptable d'avoir 15 000 morts par an sur la route. Face au changement climatique, j'ai l'impression, mais je me trompe peut-être, que l'on n'est pas loin du basculement qui va faire que l'on va accepter des contraintes.

Nadine

Sur le plan de l'information du public, est-ce qu'il ne faut pas faire un travail plus large que le débat public, plus large que les territoires concernés, pour créer une véritable prise de conscience sur l'effet de serre et le changement climatique ? Je crois qu'on est là dans une sorte d'urgence bien au-delà du problème de saturation de la Vallée du Rhône.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Les 9 réunions du débat public nous ont montré que, sur le changement climatique, (à part la réunion d'avant-hier à Lyon où l'on n'a parlé que de cela parce que c'était le thème qu'avait choisi la commission), nous, on en a parlé à chaque fois, mais on n'a jamais eu de question sur le sujet.

Nadine

Je crois qu'il y a un déficit d'information.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

On n'a pas apporté la preuve scientifique que veulent les gens. C'est quelque chose qui est extrêmement lent. Cela se manifeste par des cyclones ou par des tempêtes. Mais c'est quelque

chose qui est certain aujourd'hui. Il est certain qu'en 2100 on aura au moins 2 degrés de plus de température sur la planète en moyenne.

Nadine

Est-ce que l'État peut se mobiliser concrètement ? Pour quelle raison dans un débat public comme celui-là où les enjeux sont importants et presque accessibles pour des jeunes, l'Education nationale par exemple ne pourrait pas être associée avec un programme adapté pour réfléchir à ce type d'enjeux ?

Michel BADRÉ, MEDD

Tout à fait, le débat public est bien aussi une façon de sensibiliser tout le monde à cela. Nous, on constate, en comprenant par ailleurs d'où cela peut venir, que l'on n'a pas 1 000 personnes à chacune de nos réunions, mais c'est quand même une façon de faire mûrir les idées. Il faut rappeler qu'il y a 10 ans, c'était encore un sujet controversé. Il y a consensus depuis 4 ou 5 ans seulement. Cela dit, ce n'est pas parce que maintenant tout le monde est conscient que ce problème est grave qu'il faut prendre tout de suite des décisions brutales et instantanées. Je reviens aux 3 piliers du développement durable et en particulier au pilier social. Les décisions brutales vont provoquer des problèmes sociaux à court terme. Ce n'est pas en étranglant tout le monde, en arrêtant les activités économiques que l'on va régler le problème. Par contre, il faut voir dans quelle direction on va. On en a déjà parlé. Le progrès technologique pour consommer moins, c'est fondamental, mais cela ne suffit pas. Les changements de comportement, c'est très important. Cela passe probablement principalement par des solutions genre taxe ou augmentation de prix. Tout cela, il faut le gérer intelligemment. Et l'urbanisme, tout cela prend du temps.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

J'ajoute que nous sommes 60 millions de Français qu'il faut convaincre et nous représentons seulement 1% de la population de la planète.

Nadine

Est-ce qu'on ne pourrait pas imaginer une fiscalité attractive auprès des entreprises qui mettraient en place des plans de déplacements entreprise ?

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

Dans les propositions incitatives, la mission parlementaire propose une sorte de « TVA verte ».

La mobilité à moins de 50 kilomètres représente le gros paquet des déplacements et donc des émissions. Aujourd'hui, les transports en commun ne représentent que 10% des déplacements locaux. Si on les augmente de 20%, ce qui est déjà bien, on ne passera qu'à 12%. Il faut donner la priorité aux transports en commun, mais il faut aussi faire un effort gigantesque sur les émissions individuelles de chaque véhicule, d'où la discussion de ce matin sur les véhicules propres, les véhicules hybrides, etc.

Nadine

Je pense au covoiturage, mais ce n'est pas obligatoirement la bonne solution. L'entreprise

s'engage dans une sorte de partage des coûts avec la collectivité sur les transports. Ce n'est pas la mise en place d'un transport collectif dans ce cas, mais c'est la mise en place de moyens et d'outils qui peuvent être des voitures de location qui font un ramassage. Je ne sais pas, je n'ai pas réfléchi au problème précisément.

Jean-Didier BLANCHET, MTETM

L'autorité organisatrice peut être l'entreprise ou la collectivité locale. À Lyon, les vélos sont mis en place par la ville.

Michel BADRÉ, MEDD

La littérature dit que les poids lourds payent leurs coûts sur les autoroutes parce qu'ils payent un péage et qu'ailleurs ce n'est pas le cas. Tout de suite derrière, on peut dire : mais attention, le coût de la biodiversité n'est pas pris en compte. J'ai l'impression que ce n'est pas la question centrale. Il ne faut pas se perdre là-dedans. Il n'y a aucune raison que le système de transport soit fait de telle sorte que chacun paye rigoureusement son coût. Cela a été dit, les TGV ne payent pas non plus leur coût. Un réseau de transport est un service public. Ce qu'il faut, c'est que la répartition entre les différents acteurs de la société soit équitable. Cela aussi, cela a été dit par Monsieur Benarbia tout à l'heure.

Nadine

Très bien, merci messieurs.

TRANSPORT ET MODES DE VIE : QUELLES RESPONSABILITÉS DES CITOYENS ET DES POLITIQUES PUBLIQUES ?

Jean-Claude CHAUSSE, président de la FNAUT Rhône-Alpes, président de la FNAUT Rhône-Alpes

Jean-Marc COPPOLA, conseiller régional, président du Comité régional du tourisme de PACA

Isabel GIRAULT, directrice de l'Agence d'urbanisme de Nîmes

Florence JULLION, éducatrice en environnement, Agora des différences fécondes

Catherine LEVRAUD, conseillère régionale PACA, vice-présidente de la Commission Transports

Yvon ROCHE, gérant de la coopérative AutoPartageProvence

Anne

Quelles sont vos idées concernant les changements à adopter sur les mentalités des citoyens ainsi que les actions entreprises par les services publics ?

Ouria

Comment les pouvoirs publics incitent les citoyens à utiliser des modes de déplacement collectif notamment les Pédibus ? Est-ce que cela se fait pour les entreprises ? Est-ce que cela pourrait se faire dans l'administration ?

Jean-Claude CHAUSSE, président de la FNAUT Rhône-Alpes

Le Pédibus à Lyon, cela marche de plus en plus. C'est à l'initiative du Grand Lyon. Cela a pris du temps. Il y a beaucoup d'écoles qui s'y mettent. L'initiative vient d'abord du Grand Lyon, donc des pouvoirs publics. Aujourd'hui, si l'on veut changer, il faut associer non seulement les pouvoirs publics, mais aussi le secteur privé, parce que les enjeux sont énormes. Il faut agir sur tous les leviers. Aujourd'hui, il y a des plans de déplacement d'entreprise, des plans de déplacement d'administration.

Ouria

Est-ce qu'il y a des aides ou des subventions de l'État ou des collectivités ?

Jean-Claude CHAUSSE, FNAUT Rhône-Alpes

Oui, l'ADEME fait un bon travail. Il y a ensuite tout le travail entre les associations et les collectivités territoriales. Nous, on travaille essentiellement en tant que FNAUT Rhône-Alpes sur les TER. Sur 2005, on a eu une augmentation de la fréquentation des TER de 10% en moyenne en France. On a tellement pris de retard sur cette desserte ferroviaire régionale qu'aujourd'hui, on est dans la remise à niveau d'un service à peu près correct. Cela a été tellement laissé à l'abandon que les Conseils régionaux ne font pour l'instant que rattraper le retard. Aujourd'hui, les TER ont le vent en poupe.

Isabel GIRAULT, directrice de l'Agence d'urbanisme de Nîmes

Une bonne part de nos congestions vient de nos modes d'urbaniser, d'habiter, de consommer. Depuis 200 ans, on a consommé plus de foncier qu'au cours des 2000 ans précédents. Cela

fait 30 ans que les urbanistes dénoncent le mode d'urbaniser du lotissement et de l'étalement urbain, mais depuis 30 ans, on n'a pas beaucoup bougé sur ces aspects-là. 80% des Français plébiscitent la maison individuelle. Maison individuelle, cela veut dire voiture individuelle et voiture individuelle, cela veut dire congestion des axes. Il y a aujourd'hui un début de prise de conscience des collectivités locales sur ces aspects. Depuis longtemps, elles ne résistent pas à cet appel des citoyens pour la maison individuelle, mais il est clair que le transport collectif ne peut se rentabiliser que si l'habitat est densifié. Si on continue à s'étaler, on continuera à utiliser la voiture individuelle et à congestionner nos routes. Il faut que chaque citoyen se dise : « la maison individuelle, c'est fini ». Cela fait partie des modes de consommation de l'espace qui sont extrêmement consommateurs d'énergie, consommateurs de place, consommateurs de foncier, consommateurs économiques. Il y a un coût pour la société qui est très élevé.

Dans les modes de vie, il y a un 2^{ème} facteur qui me semble important à citer, c'est cette métropolisation qui est en cours. La métropolisation, c'est cette liberté très agréable qui nous est offerte de vivre sur un réseau de villes. Aujourd'hui, on peut habiter en pleine campagne et travailler un jour à Avignon, le lendemain à Nîmes, le surlendemain à Montpellier. Ce mode de vie fabrique du déplacement.

Il y a un 3^{ème} facteur qui est très important dans la montée des déplacements : c'est la montée des temps de loisirs.

Tout cela fait que l'on a une augmentation exponentielle des déplacements. Par rapport à cela, quelle est la responsabilité des pouvoirs publics ? Je pense qu'il y a des responsabilités de non résistance à certains appels, notamment à l'étalement urbain et à la périurbanisation. Aujourd'hui, il y a des démarches qui se mettent en place. Les SCOT ont pour objectif de se mettre autour d'une table et de discuter de « comment on peut urbaniser différemment ». Il faut quand même savoir que tout le monde est d'accord sur les principes, mais que quand il faut concrétiser, il y a beaucoup moins de monde d'accord. On est toujours dans une difficulté de mettre en pratique les principes avec lesquels on est tous d'accord.

Jean

Comment limiter la circulation dans les agglomérations, par un péage comme font les Anglais ou en créant des zones piétonnes ?

Jean-Claude CHAUSSE, FNAUT Rhône-Alpes

D'abord, en faisant des RER, c'est-à-dire des réseaux interconnectés de transports en commun. Si l'on n'a pas un réseau interconnecté train, tramway, métro, on est dans le vœu pieu. Le péage est une possibilité, mais il faut voir sous quelle forme. Peut-être pas comme à Londres, car en France ce serait perçu comme une ségrégation sociale, mais plutôt comme une vignette, comme quelque chose qui incite à prendre les transports en commun.

Jean-Marc COPPOLA, conseiller régional, président du Comité régional du tourisme de PACA

Pour répondre à la première question « comment changer les mentalités ? », je pense qu'il faut échanger, il faut informer, il faut entendre les besoins, les attentes, les préoccupations et tirer de cela l'intérêt général. Je suis content de participer à cet atelier citoyen. Dans le débat public sur la LGV Côte d'Azur, on a entendu des choses très intéressantes, mais on a entendu

aussi : « pas de TGV parce que mon jardin, parce que ceci, parce que cela ». À chaque fois, il faut tirer l'intérêt général des choix qui sont faits. Les citoyens, il ne faut pas seulement les écouter, il faut aussi les associer aux choix. En région PACA, on essaye de faire vivre en permanence cette démocratie participative. C'est ce qui nous a conduits à mettre l'accent sur les TER. On est passé en 8 ans de 200 à 500 TER par jour. On s'est aperçu que, plus on répondait aux besoins de transport, plus les gens prenaient ce mode de transport.

Après, d'autres questions sont venues. En milieu urbain, comme cela se passe ? Qu'est-ce qu'il faut faire ? Moi, je ne pense pas qu'il existe une mesure idéale qui permettra de tout résoudre. Dans notre pays, on manque d'une approche globale et intermodale des transports. Si chaque collectivité essaye de résoudre son problème dans son coin, cela ne peut pas fonctionner. Si on essaye de développer les TER et qu'arrivé dans une grande gare comme à Marseille, on ne peut pas prendre le métro, le bus ou si on peut le prendre on a d'autres problèmes qui viennent se greffer (billet unique, tarifs)... Il faut réfléchir du point de départ au point de destination. Je suis cheminot de profession. Pendant des décennies, à la SNCF, on réfléchissait de gare à gare. Récemment, on s'est dit : les gens viennent souvent à la gare en voiture. Si, au moment où ils arrivent à la gare en voiture, il n'y a pas de train, ils ne trouvent pas de place parce que les parkings sont trop petits, ils ont peur de laisser leur voiture parce que les parkings ne sont pas sûrs, les gens continueront à prendre leur voiture jusqu'à leur lieu de destination. Il faut réfléchir de plus en plus à cela et mettre le citoyen au cœur de la problématique. Il faut réfléchir globalement et intermodalement.

Le comité régional du tourisme n'est pas qu'un outil de promotion touristique de la région, c'est aussi un outil de référence sur l'observation de la fréquentation touristique, qui essaye d'anticiper sur les pratiques, les évolutions, les mutations, les modes de vie, etc. Les gens ne souhaitent pas forcément prendre la voiture. Quand on leur offre des modes de transport alternatifs, ils les utilisent. En 1997, le TGV Méditerranée n'existait pas. De 1997 à 2003, la part du transport ferroviaire a augmenté de 60%.

Si on prend les *low costs*, on se dit que les gens vont venir dans nos destinations de plus en plus. C'est un leurre parce que les gens savent aussi contourner ce qui existe. Des compagnies aériennes *low costs* sont venues à Carcassonne. Elles ont fait prendre des risques aux collectivités en les faisant payer pour modifier les aérogares avec l'argent du contribuable. Et puis on s'est aperçu que les touristes britanniques venaient en avion jusqu'à Carcassonne pour payer moins cher et ensuite prenaient la voiture pour aller en Espagne. Les retombées économiques étaient nulles pour les collectivités. C'est une vraie arnaque ! En même temps, on n'a rien changé dans les comportements et dans les pratiques.

Lionel

Comment fluidifier les périphériques au bord des villes en ayant l'autoroute juste à côté ? Sachant que le tronçon Montpellier Est et Ouest est gratuit, pourquoi ne pas mettre en place la gratuité sur le tronçon Nîmes Est – Nîmes Ouest, ce qui allègerait le périphérique à toute heure de la journée ?

Isabel GIRAULT, Agence d'urbanisme de Nîmes

Vous voulez fluidifier l'autoroute en la rendant gratuite ?

Lionel

Pour traverser une partie de la ville.

Isabel GIRAULT, Agence d'urbanisme de Nîmes

Et vous remettez des véhicules sous les fenêtres des gens ?

Le problème de Nîmes : quand vous traversez Nîmes du nord au sud par la 106, il y a quand même 35 000 véhicules/jour qui traversent sous le nez de 25 000 personnes. 2 fois 2 voies en plein centre-ville, ce n'est pas très agréable. Pour récupérer de la qualité de vie à l'intérieur de la ville pour les habitants, il faut rejeter les trafics à l'extérieur : là vous bouchez le trafic de transit. On est vraiment dans une espèce de cercle vicieux. C'est pour cela qu'il ne faut pas réfléchir uniquement en mode routier. Il faut arriver à combiner les modes et à combiner les autorités organisatrices de transport pour que, à toutes les échelles, chacun prenne ses responsabilités et se coordonne pour qu'il y ait des relais. Tout à l'heure, quelqu'un dénonçait la non coordination des autorités organisatrices de transport. Je pense qu'il y a une vraie difficulté à les coordonner : c'est l'enjeu majeur.

Dans les responsabilités des pouvoirs publics, je voudrais rappeler que l'État s'est désengagé des plans de déplacement urbain. Les financements ont été réduits à peau de chagrin et je pense que c'est une lourde responsabilité, parce que cela veut dire qu'il y a des tramways et des transports en commun qui ne sont plus financés. C'est grave pour la congestion de transit aussi.

Jean-Marc COPPOLA, Comité régional du tourisme de PACA

Lorsque le TGV est arrivé en 2001 à Marseille, c'était révolutionnaire, puisque cela ne s'était jamais fait. On s'est dit : pour organiser les horaires des TGV et des TER, ce serait bien que l'on entende les usagers potentiels des TGV et des TER pour essayer de faire une trame qui corresponde. C'est ce que l'on a fait. La SNCF était très réticente au départ, elle nous rétorquait qu'il ne fallait pas trop divulguer les horaires des TGV à cause de la concurrence aérienne, etc. On a fait fi de tout cela, et 8 mois avant l'arrivée du TGV Méditerranée, on a mis dans les mains des associations la trame des dessertes TGV et on a bâti les horaires des TER à partir de cela. C'est ce qui fait qu'il y a un prolongement. Il faut faire pareil au niveau urbain. Je ne dis pas qu'il faut une seule autorité, mais il faut au moins une coordination des autorités organisatrices. Or chacun fait son petit plan de transport. C'est bien qu'il y ait du tramway à Marseille en plus du métro, mais quand le tramway se superpose au métro, quelle est l'amélioration ? On a toujours des quartiers qui ne sont desservis ni par le métro ni par le tramway.

Des solutions existent, par exemples des parkings à l'extérieur des villes qui soient sûrs. La question de la sécurité est transversale. Aujourd'hui, les gens, c'est légitime, veulent une qualité de vie. S'ils ont des parkings sûrs, de qualité, etc. en périphérie des grandes villes, ils laisseront leur voiture au parking et prendront les transports en commun pour aller en ville. Réfléchissons toujours au déplacement de A à Z. Ce qui est valable pour les individus est valable aussi pour les marchandises. On s'aperçoit que l'État se désengage, et pas uniquement au plan financier. On n'a plus de vision nationale des choses, cela devient anarchique.

Ouria

Je voudrais revenir sur les parkings. N'est-ce vraiment qu'un problème de sécurité ? À ce moment-là, il suffirait de mettre des caméras et des agents de sécurité et le problème serait réglé.

Jean-Marc COPPOLA, Comité régional du tourisme de PACA

Il y a peu ou pas de parking. Aujourd'hui, vous avez 2 autoroutes qui pénètrent dans Marseille et demain, avec le tramway, je crains que cela ne change guère, parce qu'il n'y a pas ou peu de solution alternative à l'automobile. Il y a quelques parkings qui sont envisagés, mais ce sera très insuffisant. Il faut partir d'une photographie réelle de la situation et à partir de cela, bâtir une politique qui puisse offrir une alternative au « tout voiture ». Si l'on offre des transports alternatifs, on peut changer les mentalités, les pratiques et les modes de vie. Bien entendu, il y a des outils scientifiques et techniques pour regarder cela, mais il faut aussi avoir la rencontre avec les citoyens. Tant que des décisions seront prises sans les citoyens et encore plus contre eux, on ne trouvera pas les réponses publiques à ces graves problèmes de saturation que l'on connaît.

Jean-Claude CHAUSSE, FNAUT Rhône-Alpes

À Marseille, les transports en commun ferment à 21 heures. Je n'ai jamais compris pourquoi. À Lyon, ils ferment à minuit et demi et on trouve que ce n'est pas assez tard.

Jean-Marc COPPOLA, Comité régional du tourisme de PACA

Et les taxis refusent de vous prendre parce que les courses sont trop courtes.

Anne

Est-ce qu'on ne pourrait pas créer des structures comme les agendas 21 pour faire évoluer les mentalités ?

Isabel GIRAULT, Agence d'urbanisme de Nîmes

Les agendas 21 sont un des moyens, mais il y a des tas de moyens pour réfléchir et pour essayer d'avancer. Ce qui manque, ce ne sont pas les procédures, mais la volonté et la culture. Chacun doit évoluer dans sa culture. On a tous en France une culture voiture et une culture maison individuelle.

Anne

Il y a eu des troubles dans les banlieues au mois de novembre. Le fait que l'on revienne à ces structures de massification de l'habitat va entraîner de nouveau des problèmes. On se trouve dans une sorte de contradiction.

Isabel GIRAULT, Agence d'urbanisme de Nîmes

Quand on parle de densification de l'habitat, il faut savoir exactement de quoi on parle. À Nîmes, l'un des quartiers de la banlieue ouest de Nîmes fait 60 logements/hectares : c'est exactement la même densité que les centres bourgs de village, alors que, dans le centre-ville de Nîmes on trouve du 250 logements/hectares. C'est une idée reçue de penser que dans les grands quartiers d'habitat social, on a une densité très forte. La densité en soi n'est pas forcément un problème, puisque les cœurs de ville sont des endroits qui sont plutôt recherchés. La densité permet de rentabiliser les équipements.

Sabrina

Il faut arrêter le « tout voiture » et passer au multimodal. Est-ce que vous avez des idées concrètes à apporter sur le sujet ?

Jean-Marc COPPOLA, Comité régional du tourisme de PACA

Il faut développer beaucoup plus tous les transports collectifs de voyageurs. Cela signifie accroître l'offre. Maintenant, en PACA, nous sommes limités par les infrastructures. Dans le précédent contrat de plan, nous avons lancé un certain nombre de développements d'infrastructures. Si l'on est passé de 200 à 500 TER, aujourd'hui, on ne peut plus en mettre d'autres si on ne rouvre pas des lignes, si on ne crée pas des lignes nouvelles, si on n'ouvre pas des gares.

Puis, il y a la tarification, qui incite à prendre ces modes de transport alternatifs pour les déplacements journaliers, pour les touristes, pour les jeunes, etc. Ce n'est pas parce que le prix du TER était à 1,20 euro le 1^{er} janvier qu'il y a eu des incidents sur un train entre Nice et Lyon. C'est incitatif, mais si on n'a pas l'approche globale du déplacement, on est coincé. Les métros qui ferment à 21 heures à Marseille, c'est un non sens. Certains se battent pour que cela change.

Redouane

Comment voyez-vous l'avenir ? Est-ce que vous avez un souhait particulier ? Parmi ces souhaits, lesquels seraient réalisables à court voire moyen terme ?

Jean-Claude CHAUSSE, FNAUT Rhône-Alpes

Comment je vois l'avenir ? À mon avis, on est à un tournant décisif et on ne s'en rend pas compte. On a tout pour bien faire. Est-ce qu'on le fera ? Je ne le sais pas.

Ensuite, un souhait, c'est que l'on se mobilise collectivement et qu'on aille dans le bon sens : cela veut dire être rationnel et penser à tout le monde. Le développement des transports en commun, ce n'est pas de l'idéologie, c'est de la rationalité aujourd'hui.

Dans le contexte mondial, on est riche et pas riche. Il y a plein d'exclus. On a une société qui ne va pas très bien. On a des enjeux énormes devant nous et on ne s'en rend pas compte ou alors on s'en compte et on dit : « on en parlera à la prochaine présidentielle ». Non, aujourd'hui, il faut s'investir, c'est ce que l'on essaye de faire dans les associations. On essaye de faire un petit progrès, en commençant par changer soi-même. Prendre le train, il faut le faire. Si l'on arrive à faire cela, on arrivera à influencer nos politiques. Je suis optimiste. Après, le contexte mondial nous échappe. J'espère que les Chinois, la guerre du pétrole, n'auront pas trop de retombées sur nos vies. Soyons concrets, réalistes et soyons capables de travailler collectivement. On est trop dans le « moi je », on est trop dans le syndrome NIMBY, c'est pénible. Il faut que l'on arrête de ne penser qu'à soi.

Isabel GIRAULT, Agence d'urbanisme de Nîmes

Comment je vois l'avenir par rapport aux transports ? Je pense qu'on est à un tournant. D'abord, je pense que le prix du pétrole va nous dicter beaucoup de choses et que la réduction des moyens avec la décentralisation aura aussi des incidences fortes sur la création des infrastructures.

Un souhait pour l'avenir, c'est de réduire le millefeuille des instances de décision, parce qu'aujourd'hui, c'est vraiment difficile d'avancer sur une question tellement on a de structures et on a de niveaux de décision. La complexité est telle que c'est vraiment difficile de prendre les bonnes décisions et d'avancer.

D'autres souhaits quand même, parce que je n'ai pas un souhait unique. Sur l'urbanisme, je pense qu'on a encore beaucoup de chemin à faire. Je souhaite que l'on trouve des formes d'urbanisation qui soient moins consommatrices. On a beaucoup de progrès à faire en termes d'habitat pour trouver des formes d'habitat qui soient à la fois agréables pour vivre mais aussi plus rationnelles et plus respectueuses de l'environnement et des autres.

Pour l'économie, aujourd'hui, quand on parle de développement économique à pas mal d'élus, on les entend dire : « on va développer la zone d'activité ». C'est difficile de dire « il ne faut pas le faire » parce que l'économie c'est le nerf de la guerre et, si on est très nombreux, dans les régions sud, on attend vraiment des populations en nombre dans les années à venir, il va bien falloir les occuper. Dire qu'il ne faut pas se développer parce que c'est ennuyeux pour l'environnement, c'est très difficile à tenir. C'est ce qui justifie souvent que l'on ne mette pas vraiment de frein au développement des zones d'activité. Arriver à réfléchir de façon rationnelle à cette question me semble un souhait à avoir, et arriver à discuter de façon rationnelle entre différentes collectivités sans que les effets de concurrence entre les uns et les autres se fassent trop sentir.

Jean-Marc COPPOLA, Comité régional du tourisme de PACA

On est dans un pays qui a la chance de pouvoir répondre techniquement à tous les problèmes qui existent. Il y a plein d'idées, plein de solutions, il y a autant d'intelligence qu'il y a d'individus, il faut donc une volonté politique pour mettre en œuvre cela. Donc, c'est surtout donner des droits aux citoyens pour qu'ils puissent intervenir sur les décisions politiques. Les jeunes qui sont intervenus sur les choses qui les intéressaient ont montré la voie. C'est ce que j'appellerai une démocratie moderne, c'est-à-dire le pouvoir aux citoyens avec des droits pour intervenir sur les choix, sur les décisions politiques.

Un souhait, c'est que le respect devienne une valeur commune : respect de soi, respect des autres, respect de l'environnement. À ce moment-là, on sera capable de trouver des projets d'intérêt général. Ce n'est pas un problème technique, c'est une question de volonté politique et de volonté citoyenne.

Sabrina

Une question vient du public pour M. Jean-Marc COPPOLA, conseiller régional, président du Comité régional du tourisme de PACA : comment voyez-vous l'impact du changement climatique sur le tourisme dans la région d'ici 20 ans ?

Jean-Marc COPPOLA, Comité régional du tourisme de PACA

Quand on se déplace dans le monde entier, on s'aperçoit que l'image de la France et de notre région est beaucoup plus positive que celle que l'on peut avoir quand on y vit. Moi, quand j'entends dire « il faut vendre la région », cela me fait frémir. Moi, j'ai envie de faire partager les atouts de notre région. Dans ces atouts, il y a les conditions climatiques qui permettent d'avoir un tourisme non pas consumériste, parce que les touristes sont intelligents. Ils viennent pour échanger, pour avoir des relations avec les gens, ils ne veulent pas se faire bronzer et aller dans les palaces, c'est fini, ils veulent de l'authenticité, ils veulent échanger sur les cultures. Faire partager le bonheur que l'on a d'être dans cette région, c'est quelque chose de fabuleux. Donc, le climat est vraiment un atout. En deux heures, passer de la mer à la montagne, circuler dans des lieux comme Avignon où il y a des festivals, c'est un bonheur que l'on a sous les pieds, et que l'on sous-estime parfois.

Sur les conditions climatiques, on parle beaucoup du réchauffement de la planète. Quand on regarde les études à 20 ans, à 50 ans, on dit : « hou la la, cela va se déporter vers le nord puisqu'on risque d'avoir un climat de type subsaharien ». Je ne suis pas du tout spécialiste en la matière, mais récemment, j'ai rencontré des climatologues qui m'ont dit : « Oui, il y a un phénomène de réchauffement de la planète qui est beaucoup plus fort en Europe et particulièrement au sud de l'Europe, mais c'est dans un cycle court (100 ans), et cela s'inscrit dans des cycles longs de refroidissement de la planète ». Donc, j'ai de l'optimisme et j'ai de l'espoir.

Sabrina

Merci beaucoup. Nous allons maintenant demander à Florence Jullion, Catherine Levraud et Yvon Roche de nous rejoindre.

Amar

Je voudrais poser une question à Florence Jullion et à Catherine Levraud. Il est vrai que le groupe précédent a répondu à une partie de cette question, mais en règle générale, ils ne nous ont pas répondu concrètement. Comment faire le changement des mentalités ? Comment voyez-vous l'avenir ?

Catherine LEVRAUD, conseillère régionale PACA, vice-présidente de la Commission Transports

En ce qui concerne les mentalités, je voudrais parler du rôle des femmes et de la mobilité contrainte par rapport à la mobilité choisie.

Pour le rôle des femmes, il est connu maintenant que, dans les transports en commun, les femmes représentent à peu près les deux tiers des usagers : cela doit être pris en compte si l'on veut améliorer le remplissage des transports en commun et le service. Je m'explique. En tant qu'élue de la ville d'Arles, je m'occupe dans ma commune de l'opération « marchons vers l'école » depuis 4 ans. J'en profite pour discuter avec les enfants à l'école. Ils me disent : « Moi, je ne peux pas venir à pied à l'école parce que ma maman travaille ». Les mamans qui travaillent ont une vie d'enfer. Elles utilisent tous les moyens de gagner un petit quart d'heure, dont la voiture, parce que le reste du système leur fait perdre du temps, de l'énergie, de la fatigue. Quand c'est les vacances scolaires, tout d'un coup, il n'y a plus de bouchons. Or les enfants n'ont pas le droit de conduire. Donc, c'est l'accompagnement des enfants vers les établissements scolaires qui congestionne les axes. Quand on accompagne les enfants à l'école, on ne fait pas que cela. Pour aller de chez soi à son travail, on passe par la boulangerie, l'école, la Poste, la banque, etc. La maman fait tout cela en voiture pour gagner du temps. Si elle veut prendre le bus pour aller au travail, elle va devoir s'organiser autrement pour son pain, pour son enfant et pour aller à la Poste. Cela fait partie des choses qui ne sont pas suffisamment intégrées et réfléchies, parce qu'en matière de transport, les décideurs sont des hommes. Cela pose un problème, parce que ce sont des éléments qu'ils n'arrivent pas à intégrer. Ce n'est pas qu'ils ne veulent pas, c'est qu'ils ont du mal à les intégrer. Je ne vous fais pas un discours féministe primaire, mais c'est un constat.

Sur la mobilité contrainte par rapport à la mobilité choisie, quand on a besoin d'aller quelque part, on n'a pas forcément besoin d'y aller en voiture. Or actuellement, les choses sont tellement organisées à la va comme je te pousse que beaucoup de gens s'imaginent qu'il n'y a pas d'autres solutions que la voiture. Actuellement, on sait que la moitié des déplacements en

voiture font moins de 3 kilomètres et que, à l'intérieur de ces déplacements de moins de 3 kilomètres, le tiers font moins de 700 mètres. Le déplacement moyen pour aller à l'école, c'est 700 mètres et 70% des enfants vont en voiture à l'école. Cherchez l'erreur ! Cela veut dire que tout le monde essaye de faire en voiture y compris les trajets qui font 200 mètres. Ma vision, c'est donc : occupons-nous d'abord des trajets de moins de 3 kilomètres et des trajets de moins de 700 mètres. Évidemment, ce trajet de moins de 700 mètres, il peut se faire autrement qu'en voiture. Il y a les pieds, il y a les vélos, il y a les transports en commun. Tous ces éléments doivent pouvoir harmonieusement s'intégrer les uns dans les autres. Dès que l'on descend de sa voiture, on devient un piéton, dès que l'on descend du bus aussi et dès que l'on pose son vélo aussi. Donc on est tous piéton à un moment ou à un autre et on va enchaîner ces choses-là. Si on a l'impression de pouvoir aller jusqu'à l'endroit précis où on a quelque chose à faire en voiture, on va le faire. Si on peut se garer devant, on va le faire. Si on peut rentrer dedans, on va le faire. Si on ne peut pas se garer, on va peut-être y aller à pied.

Donc les mentalités peuvent évoluer de cette façon : si on peut se garer devant sa maison et devant son travail, personne n'ira à son travail autrement qu'en voiture. Si on ne peut pas se garer devant sa maison et si on ne peut pas se garer devant son travail, certains iront au travail en voiture, mais d'autres n'iront pas en voiture. Donc, il y a une lourde responsabilité de l'aménageur à tous les niveaux pour ne pas permettre aux gens de se garer devant chez eux et ne pas leur permettre de se garer devant leur travail. Les gens, plutôt que d'avoir des espaces fleuris devant chez eux, préfèrent avoir des parkings. Pourquoi ? Tout à l'heure, cela a été dit : il y a la question de la demande et la question du besoin. Quand on dit aux gens : « qu'est-ce que vous voulez ? » On s'intéresse aux citoyens, on les sollicite, on fait la démocratie participative. Ils répondent : « plus de facilité ». Mais chacun a sa façon de voir le quotidien. Cela va être « perdre moins de temps », « pouvoir avoir une place devant chez moi », si bien qu'on leur vire tous les espaces verts et qu'on leur met des parkings. Cela, ce n'est pas le besoin, c'est la demande. Le besoin, c'est la mobilité choisie, c'est-à-dire aller chercher mon pain en sifflotant. Même si je mets 10 minutes à pied, c'est un plaisir.

Yvon ROCHE, gérant de la coopérative AutoPartageProvence

Je m'occupe d'une structure qui s'appelle Autopartage à Marseille. Tout à l'heure, je présenterai ce qu'est l'autopartage.

Si l'on regarde les statistiques d'encombrement sur l'ensemble du tracé et pas uniquement sur l'A7, on voit très bien que c'est du trafic périurbain qui est principalement en cause dans les ralentissements.

La tendance naturelle, c'est de doubler l'infrastructure qui est saturée. En particulier, ce sont des logiques de contournement des grandes agglomérations que ce soit Nice, Avignon, etc. En créant une infrastructure supplémentaire, on crée du trafic supplémentaire, puisque les gens gagnent du temps pour aller d'un point A à un point B et donc, ils peuvent aller habiter plus loin, dans un logement un peu moins cher. Par conséquent, c'est une mauvaise solution. Tout le monde aujourd'hui en est persuadé bien que, localement, on continue à essayer de promouvoir certaines infrastructures.

Moi, j'aurais tendance à dire qu'il faudrait faire l'inverse de ce que l'on fait aujourd'hui. Aujourd'hui, on fait payer les gens sur des tronçons autoroutiers où il n'y a pas de saturation. Par contre, sur le tronçon qui contourne Montpellier, c'est gratuit, sur les tronçons autoroutiers qui contournent Aix-en-Provence, c'est gratuit, les axes à Marseille sont gratuits, alors que c'est là qu'il y a les saturations. Il y a donc un problème de régulation. Il faudrait

faire l'inverse : faire payer là où il y a saturation.

Deuxièmement, est-ce que les gens payent le coût d'utilisation des véhicules ? Il est très possible qu'avec la TIPP et les péages, on paye à peu près ce que cela coûte, y compris en intégrant les coûts environnementaux. Par contre, il est sûr que la voiture en ville ne paye pas ses vrais coûts, parce que l'occupation de l'espace urbain, qui est cher parce qu'il est rare, est quasiment gratuite. Il y a beaucoup de villes où le stationnement est gratuit alors que l'espace urbain coûte cher. Là aussi, on ne fait pas payer ce que coûte réellement l'espace. Évidemment, avec de tels principes, on se retrouve avec des comportements aberrants des citoyens.

Ouria

Vous deviez parler de l'autopartage.

Yvon ROCHE, coopérative AutoPartageProvence

Nous sommes une structure qui existe depuis 4 ans sur Marseille, qui est une coopérative de consommation : ce sont les utilisateurs du service qui sont propriétaires de la société. C'est une SARL. Moi, j'en suis le gérant. J'ai préparé une présentation.

Selon un sondage réalisé par la Sofres en 2001, la sensation d'être dépendant de la voiture varie assez fortement en fonction de l'âge, de l'activité, du lieu de résidence. On est plus dépendant de la voiture quand on est plus jeune, quand on est plus actif et quand on habite la banlieue.

Le taux de motorisation des foyers en fonction de la localisation : 23% des foyers n'ont pas de voiture en centre-ville. Je passe assez rapidement. Le sondage est disponible sur Internet.

Le premier choix de l'utilisation de l'automobile, c'est pour aller travailler, que l'on habite en centre-ville ou en banlieue. Évidemment, c'est plus fort en banlieue. Quelle que soit la taille de la ville hors région parisienne, le besoin de véhicule est quand même très important en France. La marche est extrêmement présente pour aller travailler, en particulier en centre-ville.

31% des automobilistes disent qu'ils pourraient utiliser un autre mode de transport pour aller sur leur lieu de travail. Comment peut-on les aider à le faire ?

Un tiers des foyers non motorisés envisagent fortement d'acheter une voiture à brève échéance. C'est très inquiétant.

Les utilisations de la voiture : pour aller travailler, pour faire des courses, pour accompagner les enfants, pour les loisirs le soir et le week-end.

Quand on est propriétaire d'une voiture, on a tendance à l'utiliser.

Les critères de choix d'un mode de déplacement, c'est d'abord d'y passer le moins de temps possible. Le but, c'est d'aller d'un point A à un point B et non de rester coincé dans un véhicule. Cela peut être discuté puisqu'il y a des modes de déplacement qui peuvent être assez agréables.

Le deuxième point, c'est le coût d'utilisation du véhicule. Là, le problème qui se pose, c'est

que, une fois qu'on a acheté un véhicule, qu'on l'a assuré, qu'on a payé un emplacement de stationnement, on raisonne uniquement sur le coût du carburant. C'est de là que vient cette obsession du prix de l'essence que moi je trouve complètement aberrante. Or le coût du carburant ne représente que 15% du coût global de la voiture. L'essence pourrait doubler en France, cela n'aurait quasiment aucune incidence sur le budget déplacement des ménages. Là, il y a des débats qui me paraissent surréalistes. Une fois que l'on est propriétaire de sa voiture, il faut la rentabiliser au maximum. Même pour faire des déplacements de 200 mètres, on va prendre la voiture, parce que c'est un peu idiot de l'avoir achetée et de ne pas s'en servir. En plus, plus la voiture fait de kilomètres par an, moins le kilomètre coûte cher, puisqu'on amortit les frais fixes sur un plus grand nombre de kilomètres.

Pourquoi est-ce qu'on achète une voiture ? Sur ce graphique qui est assez courant dans le monde de l'autopartage et qui met en rapport la distance à parcourir et la flexibilité du mode (c'est-à-dire la capacité à transporter une personne, la capacité à transporter des paquets, la capacité à choisir ses horaires soi-même), il apparaît clairement que, sans automobile, un certain nombre de déplacements sont peu aisés : pour faire environ 40 kilomètres, pour sortir le soir, pour aller se promener le week-end, etc. Pour ces déplacements, il n'y a pas d'autres solutions que d'acheter un véhicule personnel, parce qu'il n'y a aucun mode alternatif (transport en commun, location de véhicule, taxi, marche à pied, vélo) qui répond au besoin. Évidemment, une fois qu'ils ont acheté une voiture, ils l'utilisent et, du coup, ils marchent moins, ils utilisent beaucoup moins les transports en commun, ils louent peu de voiture de location, ils utilisent très peu le taxi.

Donc, la solution miracle, c'est l'autopartage. Je plaisante à moitié, mais c'est vrai que cela vient combler un vide. C'est pour une certaine catégorie de la population, il ne faut pas non plus exagérer. C'est pour des gens qui habitent en ville et qui ont les autres modes de déplacement à portée de main. Vous avez des voitures qui sont réparties un peu partout dans la ville. Quand vous êtes abonné à ce service, vous pouvez réserver par Internet ou par téléphone une voiture. C'est une location à la minute et au kilomètre, c'est-à-dire que vous payez l'utilisation que vous faites du véhicule. Si vous en avez besoin pendant deux heures pour faire 10 kilomètres, vous allez payer 2 heures et 10 kilomètres. Cela vient remplacer la voiture individuelle sur des créneaux d'utilisation où elle était indispensable. Les gens qui sont adhérents à l'autopartage, les études le prouvent, utilisent plus les transports en commun, louent plus de voitures. Nous avons un partenariat avec des loueurs classiques et nous avons des remises pour nos abonnés chez les loueurs classiques.

François-Régis

Il semblerait que le besoin de propriété du véhicule ne soit pas nécessaire, mais c'est la solution budgétaire la plus intéressante. C'est ce que vous sous-entendez. Au niveau du changement du comportement, on nous a beaucoup parlé de la propriété du véhicule en tant que besoin d'identité.

Yvon ROCHE, coopérative AutoPartageProvence

Le besoin de s'identifier au travers d'un véhicule ne concerne qu'une partie de la population, environ 15% de la population. Il y a toute une autre frange de la population qui ne ressent pas ce besoin (en particulier, beaucoup de femmes viennent adhérer au service) et qui trouve beaucoup plus pratique d'avoir la voiture uniquement quand on en a besoin et pas quand on n'en a pas besoin. Ne pas avoir à faire l'entretien, ne pas avoir à chercher de place de stationnement, etc. c'est beaucoup plus simple pour une partie de la population de ne plus

avoir le boulet de la voiture quand on n'en a pas besoin.

Sabrina

Depuis combien de temps votre coopérative existe ? Quelle est sa cote de popularité ?

Yvon ROCHE, coopérative AutoPartageProvence

Cela fait un peu plus de 4 ans que l'on existe. On a 15 voitures et 260 abonnés. Nos voitures font 25 000 kilomètres/mois. On a un très bon bouche-à-oreille. Ce qui nous manque, ce sont les moyens pour mettre de nouvelles voitures sur de nouveaux emplacements. On a un taux de croissance supérieur à 50% par an. Les voitures roulent à l'essence normale.

Alix

Est-ce qu'on doit ramener la voiture là où l'on a prise ?

Yvon ROCHE, coopérative AutoPartageProvence

Vous avez une petite carte à puce. Les voitures sont toujours garées au même endroit. Vous la prenez à un endroit et vous la ramenez au même endroit. La différence avec un loueur, c'est qu'il n'y a pas de transaction. Vous arrivez, vous ouvrez la voiture, vous faites un état des lieux rapide, s'il y a un souci vous téléphonez, vous prenez la voiture et vous partez. Cela dure 2 minutes, ce qui est très différent du loueur.

Alix

Comment fait-on pour payer ?

Yvon ROCHE, coopérative AutoPartageProvence

On récupère à distance les kilomètres parcourus et le temps d'utilisation et on fait une facture une fois par mois.

Alix

Vous n'avez pas d'impayés ?

Yvon ROCHE, coopérative AutoPartageProvence

Si, mais cela se gère.

En 2003, il y avait 60 000 abonnés au système autopartage en Suisse, soit 1% de la population suisse.

Alix

Vous n'êtes qu'à Marseille ?

Yvon ROCHE, coopérative AutoPartageProvence

Pour l'instant oui. On a un projet sur Salon qui est bien avancé. L'idée est de faire un réseau régional et de fonctionner en complément des transports régionaux, les gens utilisant un transport en commun pour aller d'une ville à l'autre et utilisant le véhicule pour finir le trajet.

Je finis ma présentation. Cette diapo montre l'impact sur les transports en commun. On voit

clairement qu'après l'adhésion à Autopartage, il y a presque un doublement de l'utilisation des transports en commun.

Alix

Je suis désolée, on va vous couper car le temps presse. On va entendre Mme Jullion.

Florence JULLION, éducatrice en environnement, Agora des différences fécondes

Je suis franco-canadienne. Il y a 8 ans, je suis arrivée de Montréal. Il y avait à Montréal un endroit qui s'appelait Allo Stop. À Montréal, je n'avais pas de voiture. Les transports en commun étaient bien organisés. Les autoroutes étaient gratuites. Le taux d'accident de voiture est pratiquement égal à zéro (on roule à 90/110 kilomètres/heure), alors qu'il y a beaucoup plus de risques qu'ici d'avoir des accidents vu le climat, puisque les trois quarts de l'année, il y a des tempêtes de neige. Pourquoi ?

Les Québécois sont les irréductibles Gaulois de l'Amérique du Nord et font tout pour ne pas faire comme leurs voisins américains. Il y a 15 ans, ils ont eu une grande frayeur, puisqu'ils ont eu les pluies acides qui ont failli détruire toutes leurs érablières. Imaginez que demain, vos vignes soient en danger et que vous ne puissiez plus boire votre délicieux Côtes du Rhône. Peut-être que vous regarderiez à deux fois comment vous allez recycler vos déchets. Là-bas, c'est ce qui s'est passé. Il faut avoir un peu peur parfois pour changer ses habitudes.

J'ai eu une formation à l'environnement à l'Université de Montréal. Quand vous rentrez à l'université, il y a 3 poubelles. Moi, j'arrivais de France, cela m'a impressionnée. La sensibilisation commence à l'école. Je n'ai pas vu dans le programme du jour écrit « éducation », « formation » et « solidarité ». J'entends dire qu'il y a les femmes d'un côté, les pouvoirs publics de l'autre, etc. Moi, j'habite pas loin d'ici, dans une rue près d'une école. Tous les matins, entre 8 heures 30 et 9 heures, c'est un défilé de mamans toutes seules avec leurs gamins dans leur voiture. Elles habitent toutes au même endroit, elles vont toutes au même endroit, mais il n'y en a pas une qui se propose pour prendre tous les enfants le lundi, l'autre le mardi, la troisième le mercredi, etc. Il n'y a pas que des femmes, il y a des hommes aussi. Je pense que si la femme est l'avenir de l'homme, l'homme y est pour quelque chose aussi. Il y a une histoire d'« équité ». L'équité et l'égalité, ce n'est pas la même chose.

Pour revenir au sujet, quelles responsabilités des citoyens concernant les transports et les modes de vie ? La responsabilité, il ne faut pas toujours attendre que cela vienne d'en haut. C'est un appui quand ce qui vient d'en bas est avalisé par ce qui vient d'en haut. Au Québec, pour aller d'un quartier A à un quartier B, il y a quelque chose qui se fait tout seul. Les conditions climatiques sont telles que l'on est obligé d'être solidaire. Quand les gamins doivent aller à l'école, on prend le bus ensemble, on prend la voiture collectivement, je pense que c'est pour cela que la mayonnaise a tout de suite pris dès qu'Allo Stop est né. On s'est dit : c'est moins de souci d'avoir une voiture en commun, cela coûte beaucoup moins cher, cela prend moins de temps d'entretien. Il y a tous les avantages à prendre les transports en commun et à avoir une voiture en commun. Pourquoi cela ne se passe pas ici ? Parce qu'il y a un conditionnement collectif. Toute la journée, sur les panneaux publicitaires et à la télévision, on nous vend de la bagnole, de la bagnole, de la bagnole. Cela s'appelle du conditionnement. Et, du même panneau publicitaire, de la même télévision, du même journal, on vous dit l'information inverse : roulez moins vite, recyclez, consommez moins. On nous prend pour des cons, au nom de l'économie et de l'argent. J'ai fait un colloque au mois de novembre qui s'appelait « pas de respect de l'environnement et de l'individu sans une autre économie ». Le problème, c'est que si l'on mettait la priorité dans le respect de l'individu et

de la société civile dans son confort et dans son intérêt, il y aurait un peu plus de chance pour que tout cela soit appliqué. Tout à l'heure, la dame de Nîmes l'a dit : on veut mettre des zones d'activité supplémentaires, tout est une question d'économie. On ne dit pas : il faut changer l'économie du jour au lendemain. Je pense que l'on est dans un changement de paradigme, dans un changement de société. On a tous la bonne volonté de faire autrement, mais il y a les « dinosaures » qui ont peur de perdre leurs acquis et qui nous retiennent dans nos bonnes initiatives. À Lyon, à Lille, à Nantes, à Tours, à Blois, à Strasbourg, il y a des tas de gens qui font autrement pour les transports. Ce n'est pas dans les journaux, ce n'est pas dans les radios, ce n'est pas dans les télévisions. Il y a des petites initiatives partout, mais on n'en parle pas. Il faut agir localement pour agir globalement. Il faut partir du quartier, passer à la ville, puis faire des réseaux. Le futur, c'est le local et le réseau. La responsabilité des citoyens, c'est que, quand on a trouvé un moyen de faire autrement pour améliorer le respect de l'environnement et le confort en général, on n'a pas le droit de se taire.

Redouane

Merci aux deux groupes qui viennent de passer : ce n'était pas rébarbatif, cela apporte un vrai changement enfin depuis le début de la journée. Mme Levraud, vous dites : « si on ne peut pas se garer facilement, alors il y aura réaction ». Par quels moyens ?

Catherine LEVRAUD, conseillère régionale PACA

Je pense qu'on peut commencer par s'interroger sur la moitié des transports de moins de 3 kilomètres. Évidemment, l'autre moitié des transports, ce sont les transports plus longs pour lesquels il faudra aussi trouver d'autres solutions, mais qui seront forcément différentes. Si vous avez un transport de 700 mètres, que vous devez aller à La Poste pour un recommandé, vous avez la possibilité d'aller de chez vous directement à La Poste soit parce que le stationnement du véhicule directement devant chez vous et directement devant La Poste est possible, soit parce que vous avez votre vélo chez vous et que, devant la Poste, vous pouvez le mettre à un endroit où vous le retrouverez entier en sortant, soit parce que vous allez de chez vous à La Poste à pied. Dans ces 3 cas-là, c'est direct. Après, les autres solutions, vous devez aller quelque part soit prendre un transport en commun soit prendre la voiture soit chercher le vélo : là vous avez un transport supplémentaire à faire. Faire 100 mètres pour aller chercher la voiture, faire 700 mètres en voiture jusqu'à La Poste et puis, là tournicoter pour trouver une place pour se garer près de La Poste. La personne de bon sens va se demander combien de temps cela lui a pris, l'automobiliste moyen ne va pas se le demander. Cela va être plus long qu'à pied, mais il ne va même pas s'en apercevoir.

Quand on reste bloqué 20 minutes dans le train sans que l'on nous ne dise rien, tout le monde en parle. Quand un automobiliste est bloqué 20 minutes dans sa voiture dans un bouchon, il écoute la radio et il attend que cela passe : cela lui paraît normal. Quand il va arriver au travail, il ne va pas rouspéter, alors que s'il est resté bloqué dans un train, il va s'indigner.

Tout à l'heure, la question a été posée sur le fait de posséder sa voiture et d'habiter dedans. Cela, c'est du bourrage de crâne, ce n'est pas une réalité. On nous dit que le bon citoyen français est celui qui achète une voiture neuve tous les trois ans, française de préférence. Le bon citoyen a même deux voitures voire trois. C'est du bourrage de crâne. Les mamans qui amènent leurs enfants à l'école en voiture, c'est pour montrer leur belle voiture. Si on les oblige à mettre leur voiture ailleurs, elles montreront leur belle robe. Ce n'est pas grave, elles se montreront aussi. Excusez-moi, c'est la vision énervée du piéton qui essaye de passer au moment de la sortie des classes, et la vision énervée de l'élue qui se dit que, si un accident se

produit à ce moment-là, les pompiers ne pourront jamais passer. La possession de la voiture, c'est du bourrage de crâne, on l'a rentré dans le crâne, cela peut très bien en sortir. Cela en sortira si on le décide et, là, les citoyens ont quelque chose à y faire. C'est vrai que les citoyennes ne voient pas les choses de la même façon que les citoyens. Je ne vais pas insister. Je ne veux pas monter les gens les uns contre les autres. Au bas des publicités pour les voitures, il faudrait écrire « L'abus de la voiture est dangereux pour la santé. »

Florence JULLION, Agora des différences fécondes

C'est beaucoup plus difficile de déprogrammer un adulte. Parfois, on dépense de l'énergie là où il ne faut pas. C'est intéressant aussi de travailler sur le futur. Au niveau des collectivités locales, des mairies ou de l'Éducation nationale, je trouve que l'on ne met pas assez en avant les alternatives à la voiture. Par exemple, il y a des gamins qui font du sport à l'école, mais qui viennent en voiture tous les jours. On a besoin de repères. L'État, la mairie, c'est notre repère. Si une information est faite de ce côté-là, je pense que les comportements changeront. Je n'étais pas là ce matin au débat sur « environnement et santé ». J'aurais bien aimé vous amener les statistiques sur les liens entre augmentation de la pollution et taux de cancer. Vous les avez vues. Cela va très mal. Je pense que les gens ne sont pas conscients des impacts de la voiture sur la santé. Si aujourd'hui, on arrêta de tous prendre nos voitures sur la planète, il faudrait 100 ans avant que tout disparaisse. On est en train de détruire le vivant. On n'est même plus à l'écoute de cela, tellement de l'autre côté, on est conditionné. Pour moi, le travail d'éducation des enfants est primordial. Vous avez vu la différence entre un enfant qui a été élevé en ville et qui n'a jamais vu une plante et un enfant qui a son grand-père qui a la chance de lui montrer dans un jardin comme cela pousse, le gamin, plus tard, il n'aura pas la même attitude. En ce moment, on montre un bébé pour faire la publicité d'un grand magasin de jardin qui vend des engrais, des pesticides, etc. Quand vous dites, comment vous voyez l'avenir ? C'est très difficile, parce qu'au milieu de cette jungle, il faut y aller localement et progressivement. Le chef d'entreprise qui met une offre d'emploi : « recherche secrétaire habitant à 10 kilomètres d'ici ». Vous savez le nombre de secrétaires qui habitent Le Pontet qui vont travailler à Domazan et le nombre de secrétaires qui font le trajet inverse ? Les deux nanas se croisent tous les jours. Vous imaginez les conséquences au niveau de l'empreinte écologique ! Au mois de juillet, je vais faire un stage près de Toulouse. Quand je me suis inscrite au stage, j'ai proposé à la personne qui s'occupait des inscriptions : « si cela intéresse quelqu'un, je peux prendre dans ma voiture une personne qui vient de mon coin ». Ce sont des choses toutes bêtes, mais mises bout à bout, cela peut changer les choses.

Sabrina

Je crois que c'était le mot de la fin.

Nous allons rédiger notre avis demain et le rendre au comité de pilotage. Merci et au revoir.