

Les enseignements détaillés au fil des réunions

REUNION D'OUVERTURE

AVIGNON, LUNDI 27 MARS

Interventions des Ministres :

Dominique Perben se prononce pour un vrai réseau d'autoroutes ferroviaires en France, à expérimenter sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien dès 2007 ; il souhaite un débat qui « guide » l'Etat et les régions ; en guise de décision d'après débat, il annonce des « orientations privilégiées » n'écartant aucun levier d'action (famille de mesures) et le recours au débat public, si un projet d'infrastructure est décidé.

Nelly Olin souhaite qu'on intègre le coût des nuisances dans le prix des transports, demande l'examen de mesures compatibles avec une démarche de développement durable et se déclare en faveur d'un rattrapage de la réglementation concernant le bruit des infrastructures existantes.

Interventions des élus des régions :

Michel Vauzelle estime que le titre du débat contourne la Provence en ne mentionnant pas l'arc méditerranéen ; il demande la prise en compte de la percée du Montgenèvre.

Bernard Soulage pour la région Rhône-Alpes met en question la vérité des chiffres, notamment concernant le trafic des camions, il souhaite des infrastructures qui irriguent sans désertifier ; il se prononce en faveur d'une expression commune des 3 régions.

Jean-Claude Flory, député de l'Ardèche, demande la déconcentration des flux au profit d'échanges est-ouest.

Eric Besson, député de la Drôme, demande des mesures de régulation pour la sécurité sur A7 dès l'été 2006.

Jean-Louis Roumégas, élu de l'agglomération de Montpellier et représentant le groupe Verts de Montpellier, dénonce l'absence de scénarios de rupture pour enrayer la circulation routière.

Interventions des associations :

Nicole Chassagnard, Fédération Mieux vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse, dénonce les risques pour la santé occasionnés par les trafics routiers ; elle demande la fin des privilèges fiscaux à la route et une nouvelle réglementation sur le bruit.

Le représentant de la Coordination des associations demande des mesures courageuses en rupture avec l'accroissement habituel des infrastructures.

Le représentant du collectif contre le dédoublement de l'A9 demande que la commission d'enquête sur le dédoublement attende la fin du débat pour se prononcer.

José Martinez, Association VQVB Est montpelliérain, demande la suspension de l'enquête publique sur le dédoublement A9

Xavier Vachez du comité de liaison CLAPE, demande des alternatives à la route en Languedoc-Roussillon.

Interventions des acteurs économiques :

Jacques Estour de l'OITC Sud-Est s'oppose aux mesures pénalisant l'emploi et le développement économique ; il souhaite que l'aérien soit évoqué.

Un représentant d'Alcotrans demande le dédoublement des écluses sur le Rhône.

REUNION DE LANCEMENT

MARSEILLE, MARDI 4 AVRIL

Pour le représentant du Port Autonome de Marseille, l'enjeu est d'aller chercher la marchandise le plus loin possible et la reporter le plus loin possible. Il attend du débat des réponses à deux questions principales : comment Marseille peut prendre toute sa part du rééquilibrage en faveur des ports du Sud ? Par quels moyens évacuer les marchandises ? Barcelone et Gênes sont perçus comme ayant de meilleures cartes que Marseille.

Pour le représentant de Fare Sud, le report vers le rail doit être assorti d'une contrainte économique pour la route, comme en Suisse. Il demande la réalisation du Montgenèvre avant celle du Lyon-Turin. Il demande une éco-redevance élevée pour les poids lourds. Il estime que le report modal permet de se passer de l'agrandissement des autoroutes.

Pour le représentant du CESR PACA , le débat doit prendre en compte l'axe méditerranéen est-ouest et rendre attractifs les modes alternatifs à la route

Pour le représentant de la CCI de Marseille, la saturation routière est principalement due aux voitures sur l'autoroute matin et soir

Pour le représentant de l'agglomération de Marseille : l'Etat et RFF doivent demander l'inscription de la LGV Paca au schéma de transport européen.

REUNION DE LANCEMENT

LYON, MERCREDI 5 AVRIL

Le président du Conseil régional Rhône-Alpes donne la priorité aux modes non routiers. Il convient de rompre selon lui avec la vision d'un tuyau à aménager au profit de celle d'un territoire à construire. Il demande qu'on privilégie le report modal en développant la capacité du Rhône et un fret compétitif. Il forme le vœu pour l'après débat : un programme partagé pour le territoire et ses transports, comportant des mesures d'exploitation à court et moyen terme comme la modulation des péages autoroutiers. En conclusion, il demande qu'on utilise les capacités de transport non utilisées et qu'on mette en place des alternatives à l'accroissement des autoroutes. Il souhaite des TER sur une partie de la rive droite du Rhône.

Le représentant de la Communauté urbaine du Grand Lyon demande des mesures incitatives pour inciter au report hors vallée du Rhône des flux en transit, grâce à la modulation tarifaire, à la fois par le massif central et sur l'axe est-ouest avec le Lyon-Turin et le val de Saône.

Le représentant de la Communauté d'agglomération Saint-Etienne-Métropole demande qu'on envisage l'agrandissement de l'autoroute en dernier recours. Il estime que la saturation est atteinte entre St Etienne et Lyon. Il demande qu'on incite les véhicules à prendre les diagonales Saint Etienne-Toulouse et Saint Etienne-Languedoc : RN88 et A75.

Le président du Conseil général de la Drôme considère l'A7 comme un axe de 130 km paralysé en cas d'accident. Il demande que l'Etat suive les remarques de la commission, contrairement à ce qui s'est passé pour l'A51.

Le représentant de l'OITC Sud-Est demande qu'on garantisse la fluidité des axes comme condition au développement. Il déclare ne pas croire à la diminution de la mobilité quel que soit le prix du pétrole. Sur le partage modal, il estime qu'en dépit d'un report multiplié par 3 pour la voie d'eau et par 2 pour le fer, les trafics routiers continueront d'augmenter. Il impute l'essentiel des émissions de CO₂ aux véhicules légers plutôt qu'aux poids lourds. Il demande que le débat présente les coûts et recettes de chaque mode de transport.

Le représentant du Port Edouard Herriot annonce une forte croissance de l'activité du port, il souhaite qu'on développe le long du Rhône une succession de plates-formes multimodales. Il note que les bénéfices et les inconvénients du transport massifié concernent des territoires différents

Le représentant de la FRAPNA donne la priorité au changement des comportements, préalablement à la création de nouvelles infrastructures. Il félicite l'Etat pour la qualité de son dossier support. Il estime nécessaire de modérer la demande de déplacement, d'économiser l'espace et de faire payer les coûts réels au transport routier.

Le représentant de la FNAUT Rhône-Alpes donne la priorité au renouveau du fret ferroviaire. Il souhaite qu'on adopte une euro vignette sur les poids lourds, qu'on développe le TER et les RER entre les agglomérations et que le débat permette de faire travailler ensemble tous les acteurs.

REUNION DE LANCEMENT

MONTPELLIER, JEUDI 6 AVRIL

Le représentant du Conseil régional Languedoc-Roussillon souhaite que l'on fasse du corridor de l'A9, un véritable carrefour d'échanges. Avec plus de 3 millions de d'habitants en 2020, concentrés sur le littoral, la croissance attendue des trafics sera supérieure à 40%. Il demande que l'Etat s'engage sur la LGV Montpellier-Perpignan sans attendre un futur débat public. Il estime que l'avenir de la route, c'est le rail, pas l'autoroute des piedmonts.

Le représentant du Conseil économique et social régional Languedoc-Roussillon donne la priorité au fer sur un arc méditerranéen jusqu'en Catalogne. Pour le fer, il demande la réalisation du tronçon ferré mixte Montpellier-Perpignan avant 2020 et des TER cadencés sur la ligne classique. Pour la route, il souhaite qu'on épuise toutes les solutions alternatives avant d'agrandir les autoroutes. Concernant le doublement de l'A9 entre Nîmes et Montpellier, il estime que tout dépendra de la dilution du trafic sur RN88 + RN106 + A750. L'autoroute maritime devrait pouvoir reporter 100 000 poids lourds de la route vers la mer.

Le représentant de la Chambre régionale de commerce et d'industrie privilégie le combiné rail route plus compétitif que les autoroutes ferroviaires. Pour lui, pollution et congestion sont dues avant tout au trafic local. Il demande la réalisation effective des infrastructures prévues au CIADT dont le dédoublement de l'A9. Pour optimiser l'existant, il se déclare favorable à la modulation des péages et des accès.

Le représentant du Port de Barcelone propose le cofinancement d'un port sec à Montpellier ou Sète. Pour lui, la région aurait intérêt à s'insérer dans l'hinterland de Barcelone. Le représentant du centre logistique de Barcelone alerte sur le retard ferroviaire pris côté français. L'Espagne est prête dès 2010. Que fait-on entre 2010 et 2025 ?

Le représentant de la FNAUT Languedoc-Roussillon demande que l'on rompe avec la culture de la voiture. Il propose de repenser l'urbanisme autour des axes ferroviaires, par exemple sur l'axe Béziers-Neussargues.

Jean-Louis Roumégas au nom du groupe Verts de Montpellier souhaite une décision sur le dédoublement de l'A9 après le débat public. Il demande une étude indépendante sur un vrai scénario de rupture permettant aux ministres de choisir.

Alain Casanova du CODETEL souhaite un débat sur le projet de contournement ferroviaire.

Suzanne Boismenu du collectif Céreireide-Codetel s'oppose aux infrastructures nouvelles y compris la LGV.

Mme Lacoste de Lunel demande le réexamen du tracé du contournement ferré lors du débat public sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

La représentante de l'Association de Vic la Gardiole demande une comparaison de tous les coûts apparents et externes du transport routier : accidents, pollutions ...

Xavier Vachez du CLAPE demande l'intégration des coûts externes du transport routier et l'application en France du modèle de la RPLP suisse. Il se déclare opposé au projet A79 au profit de la RN88.

1/ Réunions thématiques

OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT

VALENCE, MARDI 11 AVRIL 2006

La congestion autoroutière est avant tout perçue sous l'angle de l'insécurité due aux poids lourds et motive la demande de mesures urgentes à court terme. Pour le long terme, face à une augmentation de 40% des trafics qui n'est pas réellement contestée, la solution d'un report modal et géographique (A75) volontariste semble faire l'unanimité, même si elle ne répond pas totalement au problème posé, notamment en matière d'environnement. Pour de nombreux participants, le report modal doit s'accompagner du refus d'augmenter la capacité de l'A7 et être assortie de mesures contraignant la route.

Pour l'IFOP, la perception de la congestion augmente à l'approche des agglomérations et sur les grands axes, c'est l'augmentation des poids lourds qui inquiète.

Pour le Setra et ASF, la croissance des trafics autoroutiers sera au minimum de l'ordre de 1 à 2% par an dans les années à venir. En dépit d'un nombre d'accidents en baisse, les conséquences de leur survenue sont aggravées par la congestion.

Placés devant l'alternative d'augmenter soit les capacités de la route, soit les contraintes qui s'y appliquent, des élus drômois se prononcent en faveur de mesures immédiates pour réduire la dangerosité du transport des matières dangereuses par la route, contre l'agrandissement de l'A7 et pour le report des trafics sur le rail.

A cet égard, RFF estime être en capacité d'emporter la plus grande partie de la croissance annoncée des trafics (la totalité des marchandises et au moins la moitié des voyageurs supplémentaires) à condition que soient réalisées les infrastructures du CIADT 2003 et que des mesures nouvelles soient prises pour inciter au report modal.

Pour le Conseil national des transports, face à la perspective de la route comme mode durablement dominant, il convient de ne se fermer aucune porte en encourageant financièrement d'une part, le report modal et la massification des flux ; d'une part, le développement des biocarburants enfin en luttant contre la sur-mobilité par un aménagement du territoire mieux maîtrisé.

Pour sortir les trafics de l'autoroute et éviter ainsi son agrandissement, les représentants associatifs présents souhaitent disposer d'un scénario chiffrant le report maximal autorisé par la mise en œuvre de mesures telles que le contournement systématique des agglomérations de la vallée, le développement volontariste du transport ferroviaire : à longue distance, grâce au ferroutage et au rétablissement de services tels que les trains autocouchette, à courte distance en développant l'offre TER sans exclure la possibilité d'y coupler des wagons de fret. Pour les pointes estivales, la duplication des périodes de location est également à étudier.

Partant de l'idée que la mobilité est désormais vécue comme un droit et non comme un luxe et que son augmentation est certaine dans un avenir prévisible, l'INRETS et le LET engagent les acteurs à s'intéresser aux mobilités dues au temps libre en semaine et dans les zones urbaines touristiques, sans s'en tenir aux seuls déplacements domicile travail et aux résidents permanents.

Fort du succès du TER, la Région plaide pour une vision des transports élargie au-delà du corridor à l'ensemble du territoire et pour la réalisation rapide des projets programmés en y ajoutant notamment un service TER sur une partie de la rive droite du Rhône. Elle se déclare en revanche opposée à d'éventuels quotas de déplacement bénéficiant aux seules catégories les plus favorisées.

Pour l'OITC, c'est le choix du consommateur en faveur de la rapidité des délais de livraison et du prix bas qui explique la domination de la route en matière de transport des marchandises. Elle estime inévitable l'augmentation des capacités routières pour répondre à la croissance de 40% des trafics, sans se prononcer sur tel ou tel projet autoroutier.

Pour de nombreux citoyens, il faut opposer à cette logique du consommateur celle du citoyen, privilégier les transports collectifs et les modes de consommation réduisant le déplacement qualifié d'aberrant de certaines marchandises, du nord et sud et du sud au nord.

Du côté des représentants d'associations d'environnement, on demande le report des trafics hors de la vallée, une taxation favorable au fer et à la voie d'eau (notamment RPLP Suisse), la modernisation de nouvelles lignes ferroviaires, des mesures pour accroître le taux d'occupation des voitures. Certains participants estiment que la saturation est un facteur efficace de régulation, en dépit de son coût environnemental.

Concernant l'autoroute actuelle, certains élus se prononcent en faveur de parkings proches des autoroutes pour faciliter le co-voiturage et de mesures immédiates de régulation. Demande est faite d'une réunion spécifique dédiée au projet de 2x5 voies.

TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES EN PACA

MARSEILLE, MERCREDI 12 AVRIL 2006

Marseille a-t-elle quelque chose à craindre d'une amélioration des conditions de transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ? C'est ce que l'on pourrait croire à l'écoute des représentants de l'agglomération phocéenne et du port autonome qui, constatant la compétitivité supérieure de Barcelone et de Gênes, notamment sur le trafic conteneurs, plaident pour qu'on n'aide pas ces métropoles concurrentes à élargir leur hinterland par des dessertes nord-sud améliorées.

Pour faire partie des 20 premières métropoles européennes, Marseille se prononce en faveur de deux projets la plaçant au cœur de l'arc méditerranéen : la réalisation rapide de la LGV des métropoles Marseille-Toulon-Nice qu'elle souhaite faire inscrire parmi les projets du RTE-T et la réalisation du tunnel ferroviaire du Montgenèvre pour les marchandises et les voyageurs, comme alternative à la liaison Lyon-Turin vers l'Italie du Nord.

Pour l'Etat, les projets ferroviaires inscrits au CIADT répondent à un double objectif : d'une part, la continuité nord-sud pour le fret massifié par l'arc languedocien et la vallée du Rhône et d'autre part, la continuité est-ouest pour les voyageurs le long de l'arc méditerranéen. A l'horizon de réalisation de ces projets, les trafics marchandises et voyageurs espérés sur une liaison comme le Montgenèvre ne sauraient à ses yeux en justifier le coût.

Les représentants d'associations de défense de l'environnement considèrent pour leur part que la nature des marchandises transportées à l'intérieur de la région PACA ne permet pas d'envisager leur transfert sur le rail.

Pour autant, ils ne sont pas favorables à la création d'une nouvelle infrastructure routière appelant de nouveaux trafics alors que le prix du pétrole grimpe et qu'il faut faire face au réchauffement climatique. Ils demandent que la France s'inspire du modèle suisse et taxe la route pour financer de nouveaux projets ferroviaires qui permettent de mailler le territoire régional tout en limitant la quote-part financière des collectivités territoriales.

Répondant au souhait de l'Etat de voir aborder des solutions traitant des enjeux environnementaux et de congestion à l'échelle de la région, sont alors évoquées des mesures comme un service public de transport de marchandises par groupage sur les aires métropolitaines, la collecte d'ordures ménagères par bennes électriques, la limitation des hypermarchés au profit des petites et moyennes surfaces....

TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES EN RHONE-ALPES

LYON, JEUDI 13 AVRIL 2006

Pour le LET, les transports peuvent avoir des effets à la fois vertueux et pervers sur le développement du territoire. D'une part, ils ont des effets d'accompagnement pour autant qu'on sache les repérer et les favoriser, d'autre part, des effets déséquilibrant qu'il s'agit de prévenir et de maîtriser. Le Grand Lyon connaît ce double phénomène marqué par le télescopage de différents trafics - vie quotidienne et transit - tant côté voyageurs que marchandises.

Concernant les parts modales de la route et du fer en vallée du Rhône, la situation est marquée par un basculement récent et rapide de la répartition modale : en 30 ans, elle est passée de 60/40 en faveur du fer à 80/20 au bénéfice de la route.

Si tout le monde s'accorde pour souhaiter une inversion de tendance, des divergences apparaissent dès lors qu'on en évoque l'ampleur et le rythme. Est-il possible, comme le réclament certaines associations de défense de l'environnement, de ramener rapidement la part modale de la route aux environs de 50% en faisant payer aux poids lourds l'intégralité de leurs coûts ou faut-il, en respectant le libre choix des marchés du transport, réorienter progressivement la demande par un ensemble de mesures incitatives ? On constate que la complexité de la réponse à apporter est source de nombreuses controverses.

Les avis sont en revanche unanimes concernant le développement futur des capacités autoroutières en vallée du Rhône. Du côté des élus présents comme du public, on s'entend pour privilégier désormais les axes alternatifs - RN 88, A75 et surtout l'A79 - et cela d'autant plus que l'on s'oppose, comme certaines associations, à la réalisation de projets actuellement à l'étude comme le contournement ferré de l'Est de Lyon.

L'agglomération du Grand Lyon ne veut en effet plus rééditer les erreurs du passé (tunnel sous Fourvière et contournement Est de Lyon) qui confondaient toutes les circulations sur des voiries inadaptées en zone urbanisée. Elle est favorable à un contournement ferré complet, éloigné de l'agglomération, et au report des trafics routiers en transit sur des axes alternatifs au couloir rhodanien.

A contrario, pour la ville d'Aubenas, l'Ardèche a un absolu besoin de voies nouvelles. Actuellement sans desserte ferroviaire, ni autoroute, ni 2x2 voies, l'activité des entreprises, l'emploi et le développement futurs sont pénalisés. Une voie nouvelle permettant de relier l'A7 à l'A9 aurait le mérite d'alléger le trafic dans vallée du Rhône, d'y améliorer la sécurité, tout en valorisant le patrimoine touristique du département (Gorges de l'Ardèche et grotte Chauvet notamment).

Pour la ville de Rodez, la RN88 à 2x2 voies reliant 3 régions, 7 départements, Toulouse et Lyon, permet de répondre au sous-développement du sud massif central en garantissant la fluidité des trafics par tous les temps. Réalisable par étapes, elle serait une solution de délestage et une alternative pour une partie des trafics de l'A7/A9.

Pour le Comité régional du tourisme, le Rhône représente toujours une barrière aux déplacements est-ouest que de meilleures connexions permettraient de faciliter, notamment pour satisfaire la demande croissante de courts séjours et d'excursions à la journée qui

empruntent les voies secondaires en direction des vallées encore relativement enclavées. Sur les grands axes qui jouent un effet d'aspiration sur les territoires adjacents, on constate que la saturation n'est pas un réel frein au déplacement, compte tenu de l'absence d'alternative. Dans cette double perspective, il est donc impératif de revaloriser la vallée et d'éviter d'en faire un corridor de concentration des nuisances afin qu'elle puisse elle aussi tirer parti de la manne touristique.

Du côté des logisticiens et des transporteurs, on réclame des infrastructures compétitives permettant d'acheminer le bon produit, en bon état, au bon moment et au meilleur prix. C'est le délai qui, au final, oriente les choix des modes de transport, mais la taille des lots et la distance à parcourir pèsent sur la décision. Pour répondre à la croissance attendue des trafics de marchandises (40% apparaît comme une hypothèse basse), on privilégie désormais la multimodalité à l'instar des secteurs de l'automobile ou de la distribution qui demandent du transport combiné dans leurs appels d'offres. Constatant que consommateur exige souvent ce que le citoyen refuse (par exemple, avec les achats via Internet), ils estiment que le fer ou la voie d'eau ne pourront à eux seuls limiter la croissance des poids lourds dont le trajet en vallée du Rhône est de l'ordre de 120 km. L'A51 et l'A75 auront leur rôle à jouer, tout comme l'instauration d'une éventuelle taxe carbone (dont le coût serait reporté sur le consommateur) pour limiter la congestion qui menace.

Dans ce contexte, France Nature Environnement recommande d'intégrer les politiques de transports aux politiques d'aménagement plutôt que de se contenter de les suivre avec retard. A cet égard, la réflexion collective devrait porter sur la sectorisation en zones spécialisées en agglomération et sur la localisation des pôles d'activités qui génèrent plus de déplacements. Il conviendrait de tarifier plus fortement les transports routiers et de mettre un frein aux logiques de délocalisation. Une politique soutenable des transports devrait de surcroît traiter à sa juste part les impacts des transports tels que la consommation des espaces naturels, la dégradation du paysage, la coupure du territoire et la maîtrise des nuisances. Enfin, une démarche cohérente cherchera à remédier à la profusion des niveaux décisionnels, facteur d'incohérence.

Certains participants regrettent dans la présentation de l'Etat, l'absence de scénarios pour faciliter le débat, tout comme la sous-estimation du prix du pétrole dans les prévisions. Ils demandent une maîtrise renforcée de l'implantation des petites zones logistiques qui découragent le tourisme et pénalisent la qualité de vie. Etre plus économe dans la gestion des transports en concentrant les trafics sur des plates-formes réellement intermodales semble donc la voie à suivre. L'Etat suggérant pour sa part un raccordement au niveau de Lyon de la future autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg.

TRANSPORTS ET DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

MONTPELLIER, MARDI 18 AVRIL 2006

Pour le géographe Jean-Paul Volle, le Languedoc-Roussillon est à la fois un espace de transition entre la Catalogne et la vallée du Rhône et un territoire en mouvement très attractif accueillant chaque année 20000 habitants supplémentaires, principalement dans les zones urbaines littorales. La forte mobilité et la croissance des trafics s'expliquent par sa position stratégique, la dynamique métropolitaine et tertiaire du triangle Sète-Montpellier-Nîmes, la qualité de ses espaces naturels et de son patrimoine, la tradition de grands projets (canal du midi et Philippe Lamour, port de Sète, stations du littoral notamment). Des caractéristiques qui font de la région un territoire pionnier à plusieurs vitesses où les transports ont deux fonctions à remplir : relier les aires métropolitaines entre elles et accompagner les dynamiques entre les espaces urbains et ceux de l'intérieur.

Constatant la tension de l'axe littorale, la Région favorise le transfert de la route vers le rail et souhaite une participation accrue de l'Etat en faveur du TER. A plus long terme, elle se prononce contre une autoroute des piedmonts lui préférant une irrigation vers l'intérieur à partir de l'arc languedocien. Elle réclame la réalisation rapide de la LGV jusqu'à Perpignan pour libérer des capacités pour le TER.

Pour l'agglomération de Montpellier, sa place sur l'échiquier national et européen dépend de transports qui soutiennent la croissance économique des services tout en préservant l'environnement. Face aux attentes des populations qui privilégient désormais le temps plutôt que la distance, la sécurité plutôt que la vitesse, l'occupation de l'espace et la respiration entre l'axe languedocien et l'intérieur, elle développe un bouquet de transports publics conjuguant 3 lignes de tram, l'intermodalité en gare (St Roch et future gare TGV) et des liaisons TER cadencées. Concernant la route, elle souhaite que soit préservée la fluidité sur le cordon littoral et les liaisons structurantes vers Millau et Alès ; à cet égard, elle recommande de ne pas perdre trop de temps pour réaliser le dédoublement de l'A9 et plaide pour l'accélération de la réalisation de la LGV jusqu'à Perpignan pour cadencer les TER et avoir la continuité jusqu'à Bordeaux.

Pour Lodève, l'arrivée de l'A75 s'est traduite par un regain d'image. L'autoroute est nécessaire mais pas suffisante pour développer le territoire, elle facilite l'accès aux services de la métropole montpelliéraine, notamment l'université, la culture et l'aéroport. Elle est incontournable compte tenu de la faible distance moyenne des déplacements. Pour faire face au réchauffement climatique, le député maire, membre de la mission parlementaire contre l'effet de serre, propose un schéma national des infrastructures intégrant la réduction des émissions de gaz à effet de serre et demande l'introduction d'un bilan carbone dans les études d'impact des projets.

Cette synergie entre transports et développement du territoire peut-elle être soutenue durablement ? Comment réagir face au réchauffement climatique, faut-il moins se déplacer ou mieux se déplacer ?

Pour l'Etat, les mesures de report modal et de maîtrise de la mobilité pourraient contribuer à limiter les émissions de gaz à effet de serre de la route, notamment grâce au report des 6000 poids lourds supplémentaires prévus à l'avenir, en mettant en œuvre une taxation carbone pour les véhicules les plus polluants et en limitant à 110kmh la vitesse sur autoroute.

Les élus pour leur part se prononcent pour une approche plus qualitative, consistant à intégrer systématiquement cette problématique dans les choix quotidiens des collectivités.

Des représentants d'associations d'environnement mettent en cause le discours des élus politiques sur le développement durable et dénoncent des décisions qu'ils considèrent comme contraires à la satisfaction des enjeux globaux : l'installation d'Ikea aux abords de Montpellier ou la privatisation des autoroutes par exemple. Ils se prononcent en faveur du maintien des emplois et des habitants dans les villes petites et moyennes et contre la concentration des activités et des emplois dans la métropole et les projets routiers générateurs de trafic. Partant de l'hypothèse qu'il faut réduire tous les échanges, y compris les échanges internationaux, certains s'opposent à la réalisation de l'A79 et proposent de taxer de façon différenciée tous les déplacements au profit du ferroviaire. Priorité est donnée à la modernisation des lignes existantes plutôt qu'à la création de ligne à grande vitesse même si la poursuite de la LGV jusqu'à Perpignan apparaît indispensable pour disposer de deux voies supplémentaires.

Les acteurs socio-économiques plaident en faveur du maintien de la fluidité des axes routiers, essentielle aux trafics transfrontaliers. Ils sont néanmoins favorables au développement des capacités du transport combiné, un mode compétitif qui conjugue l'avantage de la route (souplesse et service porte à porte) et du rail (économie et protection de l'environnement). Le transport combiné disposerait par ailleurs d'une réserve de productivité de 25%, à condition de porter la longueur des trains à 1000 m, il permettrait d'économiser 800 kg de CO₂ sur un transport routier équivalent entre Perpignan et Paris.

Constatant une saturation sur l'A9 limitée à la période 14 juillet-15 août, le Parc naturel régional de la narbonnaise privilégie le ferroulage sur la future ligne nouvelle entre Perpignan et Montpellier ainsi qu'une meilleure desserte des stations du littoral par la voie ferrée existante.

TRANSPORTS ET CONTEXTE ENERGETIQUE GLOBAL

LYON, MERCREDI 19 AVRIL 2006

En matières de transports, l'ère du « toujours plus, plus vite et moins cher » s'achève sans doute avec le pic pétrolier et le réchauffement climatique. Tel l'enseignement partagé entre les experts et le public lors de cette réunion.

En effet, si personne n'envisage de solution miracle à la pénurie de pétrole, toute la question est de savoir si cette pénurie se traduira par une crise brutale ou une transition énergétique progressive. Les experts estiment qu'à partir de 2015, à plus ou moins 5 ans près, une décroissance de la production va s'amorcer et se prolonger jusqu'à épuisement des réserves. La demande restant très forte, les prix vont grimper et les transports, qui consomment 50% du pétrole mondial, seront les premiers concernés, en particulier les véhicules routiers qui absorbent 80% de cette part. Réduire leur consommation et développer de nouveaux moteurs et de nouveaux carburants est donc d'autant plus urgent, qu'il faudra plus de 20 ans pour renouveler le parc automobile. Un parc qui, selon l'Institut français du pétrole, devrait croître au niveau mondial de 80% d'ici à 2030 et qui devrait voir sa consommation en carburant réduite de 20% environ.

Comment gérer cette transition énergétique ? Pour certains représentants associatifs, la réponse est dans le transfert modal à outrance, arguant des excellentes performances du train tant du point de vue de la consommation énergétique que de sa faible contribution à l'effet de serre. Si d'autres souhaitent ou se résignent à une réduction de la vitesse à 110 km/h sur autoroute pour économiser 20% de carburant, la plupart mettent en doute le progrès technologique et redoutent ses effets induits, notamment sur les terres agricoles pour la biomasse. Ils se prononcent pour une diminution globale de la consommation d'énergie dans les transports par l'augmentation des prix. Pour les Verts, gérer la fin du pétrole revient à anticiper en instituant des taxes sur les transports pour que la transition soit gérable économiquement et socialement.

Concernant le changement climatique, tenir l'engagement de limiter le réchauffement de la planète à 2°C à l'horizon 2050 n'est pas sans conséquence. Le CNRS estime qu'un tel réchauffement aura pour effet la banalisation de la canicule de 2003, des mutations profondes de l'agriculture, une aggravation des épisodes pluvieux et de sécheresse, une multiplication des cyclones les plus puissants ainsi qu'une déconnexion entre la reproduction des espèces et les ressources disponibles, un facteur puissant de réduction de la biodiversité. Si on ne fait rien, la tendance est à une augmentation de l'ordre de 5°C en moyenne, avec de fortes disparités sur la planète. Cela signifierait un basculement d'aire climatique avec des phénomènes de très grande ampleur analogues à ceux qu'a connus la Terre à l'âge glaciaire ; des phénomènes d'autant plus catastrophiques qu'ils interviendront dans un laps de temps très court, de l'ordre d'une centaine d'années. Limiter par 2 les émissions globales de CO₂ dans l'atmosphère est donc un impératif mondial qui se traduit, pour les pays développés, par l'engagement de réduire d'un facteur 4 leurs propres émissions d'ici à 2050.

Selon Alain Grandjean, lutter contre l'effet de serre passe par un changement radical d'attitude : ne plus considérer comme normal le fait que la nature rende des services gratuits à l'homme. Payer dès aujourd'hui le prix de la pénurie future du pétrole et des impacts du

changement du climat serait la voie à suivre. L'éco-taxe ou les quotas d'émissions sont des mesures qui fonctionnent déjà dans certains pays et pour certains secteurs. La taxe carbone serait plus simple à mettre en œuvre dans le domaine des transports et aurait des effets forts sur le changement de comportement, notamment si elle portait le litre d'essence aux environs de 3€ en 2020 pour un baril à 100 dollars.

Pour la Mission interministérielle sur l'effet de serre, la France, comme l'Allemagne, tient à ce jour le cap des engagements de Kyoto à savoir celui d'une stabilisation des émissions de gaz à effet de serre en 2010 à leur niveau de 1990. D'autres pays comme l'Espagne et l'Italie sont en retard. En France, même si les recherches en matière de bio-carburants et de véhicule propre semblent prometteuses, il faut mettre en cohérence l'ensemble des secteurs et des acteurs car deux secteurs sont à la traîne : les transports et l'habitat.

Comment les transports peuvent-ils contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Pour certains représentants d'association de défense de l'environnement, on ne peut se contenter de « mesurées technologiques », c'est la part modale de la route qu'il convient de réduire aux alentours de 50% en s'appuyant sur le transfert modal de la route au rail, une forte taxation des billets d'avion et des mesures incitant les automobilistes à réduire eux mêmes leurs déplacements : un compteur embarqué chiffrant le coût complet de la voiture est suggéré. Mais il est aussi demandé à l'Etat, comme pour la sécurité routière, de fixer des objectifs et de les garantir par des mesures éventuellement impopulaires. Pointant le risque qui pèse sur l'espèce humaine, les élus Verts des Régions Rhône-Alpes et PACA déplorent le manque d'aides financières pour encourager la production et l'utilisation des véhicules propres, notamment par les collectivités territoriales. Ils proposent une réduction drastique de tous les trafics accompagnée d'une relocalisation des activités économiques favorisant les circuits courts entre production et consommation ainsi que la mise en place d'éco-taxes notamment pour les poids lourds. Ils se méfient des bio-carburants dont la production pourrait s'avérer coûteuse en termes de consommation énergétique et de pollution et plaident pour une forme de décroissance équitable et solidaire, assortie d'efforts soutenus de communication pour modifier les comportements individuels.

Si un chercheur de l'Inrets préconise de ne plus construire des autoroutes pour contraindre la mobilité et respecter Kyoto, le Réseau Action Climat souhaite pour les transports une réduction des émissions de gaz à effet de serre d'un facteur 7, quitte à en payer le prix en termes de niveau de vie, et met en garde contre l'utopie que représenterait la bio masse ou l'hydrogène. Contestant les prévisions annoncées pour le prix du pétrole, il demande le développement des énergies renouvelables propres comme l'éolien.

Concernant les mesures proposées par l'Etat, une association lyonnaise réclame la réalisation des contournements ferrés au nord et sud de Lyon et de la ligne mixte sur tout l'arc languedocien – et leur financement par les péages autoroutiers. Elle se prononce également en faveur de la limitation à 110 km/h de la vitesse sur autoroute.

BRUIT, PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT LOCAL :

MONTPELLIER, MARDI 25 AVRIL 2006

La réglementation pour limiter les impacts ou les nuisances des infrastructures de transport est-elle adaptée ? Comment est-elle appliquée par les maîtres d'ouvrage ?

A ces deux questions que l'Etat souhaitait voir traitées, il a été bien difficile de répondre tant les interventions avaient surtout pour but d'éloigner de tel ou tel territoire les projets de contournement ferré de Nîmes-Montpellier et de dédoublement de l'A9.

Pour le paysagiste, une infrastructure de transport favorise l'extension des unités urbaines au détriment des unités agricoles et naturelles plus fragiles. Leur multiplication dans les grands couloirs de déplacements a des effets lourds et irréversibles sur le paysage et le cadre de vie. Les jumeler plutôt que les dissocier, voire les recomposer, limite la consommation d'espace et permet la mutualisation des protections pour les riverains.

Face au risque d'inondation, l'expert des Eaux et Forêts estime que le cadre juridique actuel relève d'une logique d'ingénieur; il permet de savoir si l'infrastructure nouvelle aura des impacts et comment on pourra les réduire, notamment en assurant la transparence hydraulique des aménagements. En revanche, constatant que 20% des habitants vivent désormais en zone inondable, il pose la question d'une réelle maîtrise de l'urbanisme, du besoin de champs d'expansion des crues et des modes de culture qui permettent de limiter les conséquences catastrophiques des inondations.

Pour le maire de Lattes, concerné par le dédoublement de l'autoroute et la ligne nouvelle, les études sous-estiment le risque d'inondation et celles menées au titre de la Loi sur l'eau devraient avoir lieu en amont pour orienter le choix du couloir de passage. Les représentants associatifs craignent en particulier que des phénomènes comme la remontée de la mer sous l'effet du vent ou du réchauffement climatique ne soient pas suffisamment pris en compte, tout comme le niveau d'eau des plus hautes crues connues. Les délais de mise aux normes des ouvrages existants servant de digues et leur entretien continu constitue un motif supplémentaire d'inquiétude.

Concernant le maintien de la biodiversité, le représentant du CNRS estime que le réchauffement climatique rend plus urgent encore la création de corridors facilitant la migration des espèces menacées et susceptibles de répondre à la fragmentation des espaces naturels par les infrastructures. Le prévisible enclavement en zone quasi urbaine de massifs remarquables comme celui de la Gardiole entre Montpellier et Sète doit être anticipé.

Pour certains participants, les infrastructures doivent épargner les terroirs viticoles classés ou historiques (Muscat de Lunel, Méjanelle) qui ne sont ni remplaçables, ni extensibles à souhait mais aussi certaines garrigues uniques en France pour les plantes médicinales ou leur vocation touristique. Un représentant d'une association de St Aunès opposée au dédoublement de l'A9 propose pour sa part de dérouter le trafic en transit hors de l'arc languedocien.

Plus généralement, le Clape LR plaide pour des reports modaux efficaces, assortis d'une taxation de type RPLP et se déclare sceptique sur le projet d'autoroute de piémonts.

Constatant la qualité des données désormais disponibles concernant les enjeux environnementaux, il estime que les règles du jeu évoluent favorablement.

Pour l'Etat, la réglementation française, placée sous le contrôle des directives européennes, contraint les maîtres d'ouvrages à intégrer les enjeux environnementaux tout au long de l'élaboration de leurs projets. Tout d'abord, en évitant autant que possible de générer des impacts, ensuite, en cas d'impact, en cherchant à les atténuer par des ouvrages spécifiques, enfin en compensant les impacts résiduels par des mesures adaptées.

S'agissant du bruit, les responsabilités sont définies : les maîtres d'ouvrages doivent éviter les nuisances excessives sans limite temporelle, le préfet doit veiller au classement sonore des infrastructures et édicter les mesures à prendre pour les constructions futures. Enfin, la mise en place des plans départementaux de résorption des points noirs bruit et la directive de 2002 sur les grandes infrastructures et les grandes agglomérations fournissent un cadre de travail pour les collectivités.

Pour le professeur Escande, le bruit est l'occasion d'un dialogue de sourd entre ceux qui ont un modèle et des normes et ceux qui le vivent dans un état d'exaspération quotidienne. Une partie de la population étant allergique au bruit, on ne peut selon lui se contenter de demander au médecin de prendre en charge des problèmes qu'on dit résolus et qui ne le sont pas. En conséquence, il invite à rechercher le consensus entre tous les acteurs et propose de budgétiser des mesures complémentaires pour traiter les nuisances une fois le projet mis en place.

Concernant le bruit ferroviaire, RFF développe des actions de prévention (éloignement des zones bâties), de traitement (résorption des points noirs bruit, soudure des rails, pose d'écrans et de protections de façade, amélioration des matériels roulants et des dispositifs de freinage) et d'innovation pour limiter le volume et la propagation du bruit ferroviaire. ASF, pour sa part, est engagé dans un programme de résorption de 800 points noirs bruit, recensés sur les autoroutes A7, A8 et A9, grâce à des mesures d'atténuation sous forme de chaussée absorbante, d'écrans, de merlons de terre ou de protection de façade. L'entreprise adoptera à partir de 2007 la nouvelle norme européenne Lden, plus restrictive et se déclare prête à financer à hauteur de 33% des protections complémentaires avec l'aide des collectivités territoriales qui le souhaitent. Pour elle, augmenter la capacité d'une autoroute serait une opportunité pour abaisser le niveau de bruit d'environ 7 db, compte tenu du niveau de protection requis au titre d'une modification importante de l'infrastructure.

Cet argument n'est pas retenu par les associations locales qui contestent la multiplication des projets et l'encouragement ainsi donné aux besoins de mobilité. Elles considèrent que les maîtres d'ouvrage disposent avec la législation actuelle d'un droit au bruit qui ne tient pas compte de l'habitat et du mode de vie méditerranéens. Elles réclament une évolution de la réglementation : un niveau maximum, et non plus moyen, pour le bruit ferroviaire et le calcul du cumul des nuisances des différentes infrastructures.

Le représentant de l'UDVN 84, riverain du TGV à Caumont sur Durance, conteste le fondement acoustique de la loi de 99 sur le bruit ferroviaire, au motif que la courbe A ne s'appliquerait qu'à partir de 1,7 km de l'axe de la ligne. Il recommande l'abaissement du seuil d'intervention de 10db (A) et se prononce pour une loi renforcée, responsabilisant les maîtres d'ouvrage et générant un surcroît de progrès technologique.

SANTÉ ET SÉCURITÉ : IMPACTS ET MESURES ENVISAGEABLES

VALENCE, MERCREDI 26 AVRIL 2006

Avant même d'aborder le thème de la soirée, c'est la synthèse de la précédente réunion sur les enjeux globaux d'environnement qui fait débat. Pour le représentant du syndicat de transport collectif de Romans, pic pétrolier et réchauffement climatique se conjuguent pour remettre en cause la croissance des trafics présentée comme inéluctable; il propose de réfléchir à partir d'un « volume maximum de déplacements autorisé » par l'application du facteur 4 aux transports. Le président de l'association des élus de la vallée du Rhône, s'appuyant sur le rapport des parlementaires sur l'effet de serre, demande que l'on cesse tous les investissements en faveur des hydrocarbures et de la route. En dépit des arguments de l'Etat selon lesquels le trafic routier, notamment véhicules légers, continuera de croître dans la vallée du Rhône, même si des mesures considérables de report modal sont réalisées, de nombreux participants se déclarent pour la réduction des déplacements, pariant sur les transports collectifs et les effets bénéfiques d'une relocalisation des entreprises et des emplois.

Sur la question du lien entre santé publique et circulation routière, le doute n'est plus permis. Si les chiffres des experts peuvent différer, ils convergent, d'après les intervenants de la DGS et de l'Inrets, sur l'effet nocif du transport routier pour la santé, avec des impacts allant de la gêne respiratoire à une mortalité accrue, principalement en zone urbaine mais également à proximité des grands axes encombrés. La pollution routière est considérée comme un facteur de risque pour des maladies comme l'asthme, le cancer, les bronchites et les maladies cardiovasculaire dans une proportion qui dépend de la concentration, de la proximité et de la durée d'exposition aux polluants. Selon une étude, le risque relatif de mortalité serait augmenté de 50% à 100 mètres d'une autoroute.

Dans ce contexte, l'Etat a élaboré un plan en 45 actions visant à garantir une meilleure qualité de l'air, notamment en négociant à l'échelle européenne une réduction d'1/3 des émissions de particules diesel à l'horizon 2010 et, sur le territoire national, en favorisant les modes de déplacement alternatifs et la prise en compte de 10 polluants prioritaires dans les projets d'infrastructures. Pour l'Ademe, l'effort sur les véhicules doit porter sur la réduction des consommations et des émissions du parc en circulation, la promotion des voitures neuves électriques ou hybrides et des flottes de véhicules de transports collectifs au gaz et le développement des biocarburants.

Pour de nombreux participants, la foi dans le progrès technologique ne peut suffire. Certains demandent de réduire la vitesse sur autoroute à 90 km/h, d'autres contestent le lien entre développement des transports et développement économique. Un participant, regrettant un débat confisqué par les experts, en appelle à une décroissance équitable et soutenable. Plus généralement, c'est un changement radical de nos modes de vie qui est demandé, parfois bruyamment, au cours de la réunion, avec une constante : pas de doublement de l'autoroute dans la vallée du Rhône et priorité au transport ferroviaire. A cet égard, des conseillers régionaux déplorent le retard pris pour le financement de la modernisation du sillon alpin.

S'agissant du transport des matières dangereuses, les intervenants de la direction générale de la mer et des transports et de la SNCF pointent la plus faible accidentologie de ce type de transport par rapport à l'ensemble du transport de marchandises, route et fer confondus. Leur circulation est encadrée par des traités internationaux, tant du point de vue de la liberté de

circulation que de leur sécurité,. Une sécurité qui dépend de procédures normalisées à l'échelle européenne. Il est rappelé en outre que ces trafics, contrairement à une idée reçue, sont au 3/4 à destination locale.

Concernant la sécurité routière, si l'autoroute est 4 fois plus sûre que la route nationale, les accidents y sont aussi deux fois plus graves. La cohabitation entre poids lourds et véhicules légers est facteur d'accident : sur l'A7 et l'A9, dans un accident sur 3 il y a un poids lourds voire dans 1 accident sur 2 quand il y a décès. Les causes d'accidents sont l'hypovigilance, la vitesse et la consommation d'alcool, drogues et autres médicaments. Le comportement des conducteurs quoiqu'en progrès reste dépendant des mesures d'incitation et de contrôle. Pour la DSCR et la Prévention Routière, réguler le dépassement des poids lourds, mettre en place des voies réservées et des limiteurs de vitesse pour les véhicules légers permettraient de diminuer encore l'accidentologie. Les ASF pour leur part attestent de l'efficacité d'une diminution de la vitesse tant pour la sécurité que pour les encombrements.

Le Conseil général de la Drôme est favorable aux mesures de régulation de vitesse et de dépassement mais s'oppose à l'augmentation des capacités autoroutières. Il demande l'aide de l'Etat pour la réalisation des déviations de Loriol, Montélimar et Saint Rambert et le reversement d'une partie des amendes résultant des radars sur l'autoroute au bénéfice du réseau départemental.

De nombreux participants contestent tout agrandissement de l'autoroute alors que des mesures de report modal, comme la modernisation du sillon alpin, prennent du retard faute de financement. Ils plaident pour une réduction des déplacements par des campagnes incitatives et en utilisant le levier du prix de l'énergie. Certains élus du Conseil régional demandent notamment que soit appliqué aux poids lourds le principe de pollueur-payeur. En revanche, personne ne semble prêt à envisager un doublement du prix des carburants pour l'ensemble des véhicules y compris les voitures particulières.

TRANSPORTS ET MOBILITE DES MARCHANDISES

AVIGNON, JEUDI 27 AVRIL

En dépit des politiques de l'Etat qui visent à rééquilibrer le transport des marchandises en faveur des modes non routiers et à développer la complémentarité et la spécificité de chacun des modes, la route est devenue le mode de transport dominant à plus de 80%, accompagnant la forte croissance des produits alimentaires et manufacturés ainsi que le développement des autoroutes partout en Europe. Si le pic pétrolier et le réchauffement climatique conduisent à réduire la part de la route à l'avenir, les avis divergent sur les mesures à prendre. Faut-il laisser faire le marché ou au contraire le réguler ? Taxer les poids lourds comme en Suisse rendrait-il plus compétitifs les autres modes, comme le pensent des représentants associatifs et des élus régionaux ? Afficher sur le produit le kilométrage de transport pourrait-il modifier le comportement du consommateur ? Ce même consommateur dont on se demande s'il pourra payer un produit rendu plus cher par la facture énergétique. C'est à ces questions que la réunion a tenté d'apporter des réponses.

Dans la compétition entre modes, la réactivité, la fiabilité et le prix sont les besoins à satisfaire en priorité et pas l'environnement. Selon le représentant des usagers du transport de fret, cette équation expliquerait le succès de la route et la surévaluation des prévisions de transfert modal. Pour lui, la compétitivité de l'offre de service du fer sera longue à s'affirmer en Europe et sera limitée à certains trafics, tout comme seront longs les délais de réalisation des infrastructures nécessaires. Le mode fluvial devra pour sa part développer ses interfaces modales, investir dans les cales neuves et les embranchements fluviaux ainsi que dans la formation des jeunes. Il souhaite enfin que l'Etat garantisse la liberté du marché sans taxes supplémentaires. Ce point de vue est partagé par l'entreprise Salins qui regrette le manque de compétitivité de Fret SNCF en termes de coût et de fiabilité. Pour l'entreprise Ducros et Vahiné, le rail n'est pas concurrentiel en deçà de 700 km et pour livrer 4000 points de vente avec des colis d'un poids moyen de 118 kg. Par ailleurs, seule la route permet de répondre aux délais de livraison toujours plus courts exigés par des hypermarchés dont les entrepôts sont convertis en surface commerciale.

Pour les élus présents, on ne peut laisser le marché décider seul compte tenu des impacts environnementaux du transport routier. Le président de la Commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes recommande la relocalisation de l'économie pour diminuer le flux de marchandises, la taxation des poids lourds via une RPLP pour financer le ferroviaire, l'arrêt de toute nouvelle offre routière et la création de plates-formes intermodales à Ambérieux, Portes les valence, Péage de Roussillon. Le délégué aux transports fluvial et maritime de la région PACA se déclare en accord avec les populations qui refusent les trafics supplémentaires sur l'A7-A9 et l'A79. Il demande la réalisation rapide de projets ferroviaires tels que la résorption des nœuds de Lyon et Marseille, la modernisation de la ligne Toulouse Limoges Paris, la ligne du val de Durance et le tunnel Montgenèvre. Il met en garde sur le respect des avis exprimés lors du débat public pour ne pas discréditer la CNDP. L'association des élus de la vallée du Rhône, opposée aux poids lourds sur l'A7 et la N7, propose pour sa part, de transférer les matières dangereuses et la plupart des convois à grand gabarit sur le fer et le fleuve.

Comment faciliter le transfert de la route au rail ? Pour RFF, on peut envisager d'emporter, sur le rail et la voie d'eau, la totalité de la croissance marchandises future (soit 5000 camions

par an), à la condition d'augmenter la capacité des grands axes ferroviaires français, d'accroître la productivité du rail avec des trains longs d'au moins 1000m et d'améliorer la fiabilité par un cadencement généralisé du réseau. Pour Fret SNCF et ASF, engagés dans le projet d'autoroute ferroviaire entre l'Espagne et le Luxembourg, le concept pourra fonctionner sans subvention si on assiste à une mise en service rapide, dès mars 2007, à raison d'1 train par jour et par sens à un tarif et un temps de parcours inférieurs à la route. Au total, une part de marché de 4% est visée en première étape avant un développement ultérieur qui aura besoin d'améliorations sur l'infrastructure ferroviaire et de mesures d'accompagnement pour inciter au report modal.

Pour la CCI de Lyon, membre de FERMED pour un corridor ferroviaire d'Algésiras au Nord de l'Europe, il faut accélérer la réalisation d'un axe nord-sud complet, notamment entre Montpellier et Perpignan, et susceptible d'accueillir des trains de 1500 mètres. Pour la CCI du Vaucluse, il faut cesser de stigmatiser les camions en France alors que personne n'est prêt à abandonner sa voiture. Cela risquerait d'aboutir à la disparition du pavillon français mais au maintien des camions étrangers.

Comment faciliter le transfert de la route vers le fleuve ? Pour Voies navigables de France, la forte croissance du mode fluvial depuis quelques années va se poursuivre avec une perspective de doublement à 5 ans de la part modale, notamment grâce au transport de conteneurs sur le Rhône. Le mode est pertinent sur des distances plus courtes que le rail, a des réserves considérables de capacité, dessert le cœur des agglomérations en toute fiabilité et sécurité pourvu que les élus locaux s'entendent pour préserver et moderniser les ports et les plates-formes existantes. La Chambre de la battellerie artisanale demande à l'Etat d'investir aussi dans les axes au gabarit Freyssinet, d'aider à la formation des jeunes marinières et de leur faciliter l'accès au marché financier pour acquérir des bateaux.

TRANSPORTS ET MOBILITE DES PERSONNES

NIMES, MERCREDI 3 MAI 2006

Selon les prévisions de trafic de l'Etat, il faut s'attendre à environ 23000 véhicules de plus sur les autoroutes A7 et A9 dans 20 ans. Même en mettant en œuvre un ambitieux programme de report modal pour le transport de marchandises, cela signifierait des conditions de circulation fortement dégradées pour les véhicules légers. Les études prévoient une circulation en peloton, à la vitesse réduite de 90 km/h, sur au moins 45% du temps de parcours, et sur au moins 60% du temps de parcours en période estivale. Les sections les plus critiques se situeront sur l'A7 au sud de Valence et sur l'A9 à l'est de Montpellier. Outre la gêne occasionnée, le nombre de jours disponibles pour les travaux d'entretien, de l'ordre d'1 jour sur 5 au mieux en 2002, serait encore plus réduit.

Les efforts doivent donc porter sur les véhicules légers qui représentent 80% des trafics sur autoroute. Ils sont les premiers responsables de la congestion même si les poids lourds l'aggravent. Dans ces déplacements de véhicules légers, la part des déplacements locaux compte pour la moitié environ, voire plus aux heures de pointe, compte tenu des déplacements domicile travail et domicile école.

Doit-on et peut-on réduire l'usage de la voiture particulière ? Comment concilier le droit ancien à la mobilité et le droit, nouvellement inscrit dans la constitution, à un environnement préservé ?

Telles sont les questions auxquelles la réunion a tenté de répondre.

Nul ne doute que les collectivités territoriales ont et auront un important rôle à jouer. A titre d'exemple, le Conseil général de la Drôme encourage le transport collectif par la gratuité du transport scolaire et des titres de transport à 1 euro pour les publics défavorisés. L'agglomération d'Avignon pour sa part cherche à limiter l'afflux des voitures en ville en aménageant des parkings de rabattement de la voiture vers les transports urbains dont la vitesse commerciale est améliorée. Pour l'Association de développement des transports collectifs de l'Hérault, les autorités organisatrices de transports doivent mutualiser leurs moyens et coordonner leurs efforts pour proposer des offres attractives et cadencées par bus, car, tramway, TER ou TERGV aux différentes échelles de déplacement en veillant à lutter contre l'effet frontière de chaque mode de transport public. Le SCOT, voire l'inter-SCOT, apparaît comme l'outil pertinent d'une telle harmonisation et certains projets ferroviaires comme la ligne Avignon-Carpentras ou la réouverture aux voyageurs de la rive droite du Rhône sont estimés prioritaires.

Se dessine ainsi, chez certains représentants associatifs et élus, l'image d'un réseau de villes petites et moyennes bien reliées entre elles par les transports collectifs plutôt que l'image de quelques fortes unités urbaines centralisant les infrastructures et les offres de transport.

Pour le Groupement des autorités responsables de transports, la relative faiblesse des villes du corridor face à leurs rivales européennes peut être en partie compensée par une forte coopération en matière de transports collectifs. Il convient également de veiller au droit à la mobilité au moment où le poste transport pèse de plus en plus lourd dans le budget familial. Les réponses sont ferroviaires – renforcement du TER et nouvelle offre rapide intercités, articulation avec les réseaux urbains, cadencement – mais aussi routières - avec des services cadencés de car sur le modèle Marseille-Aix- en développant les parkings de rabattement sur autoroute. Elles relèvent enfin des politiques d'aménagement de l'espace en favorisant la densité urbaine des villes et les transports collectifs susceptibles de les relier.

Les entreprises et les administrations peuvent également contribuer à limiter l'usage de la voiture. Le Plan de Déplacement d'Entreprise de ST Microelectronics à Grenoble a ainsi abouti à ce qu'un salarié sur 2 emprunte les transports collectifs, le vélo ou le covoiturage pour se rendre à l'entreprise. Cela suppose une forte mobilisation interne et un partenariat avec les collectivités territoriales tant pour l'aménagement de la voirie que pour les horaires des transports collectifs. En Californie, les entreprises de plus de 100 salariés ont l'obligation de mettre en place un PDE. En Suisse, des dérogations à l'urbanisme sont autorisées en cas de PDE.

La surpopulation estivale pose par ailleurs un problème ardu aux trois régions. L'Inrets estime qu'elles devront accueillir 114 millions de touristes en 2025, soit 25 millions de plus qu'aujourd'hui. Plus de 70% d'entre eux devraient venir en voiture, ce qui engendrera de lourds problèmes de déplacement urbain.

RFF estime pour sa part que l'achèvement des travaux du CIADT 2003, complété par les prochains contrats de projet en faveur du TER, la réalisation du tronçon de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan et l'ouverture de la grande vitesse aux services régionaux peuvent permettre d'emporter à l'horizon 2025 jusqu'à 60% de la croissance future des trafics voyageurs, soit l'équivalent de 20000 véhicules légers par jour.

Pour l'Etat, en dépit des efforts nécessaires pour limiter les déplacements locaux en voiture, celle-ci restera dominante. Réduire les consommations et les émissions des véhicules est donc impératif, notamment par le biais de la contractualisation avec les constructeurs automobiles et d'une taxation des émissions de gaz à effet de serre.

La question du financement apparaît enfin comme centrale à de nombreux participants qui estiment que les ressources procurées par l'AFIFT ne sont pas à l'échelle des problèmes à résoudre. Certains regrettent notamment la disparition du fonds spécial grands travaux en faveur des transports publics et la baisse du subventionnement au projet de tramway. Le GART propose le rétablissement d'un fonds pour les TC alimenté par une partie de la TIPP et des subventions au tramway pour soutenir les régions et les agglomérations dans leur lutte contre la saturation aux heures de pointe.

**COMMENT FONDER UNE POLITIQUE DE TRANSPORT
SPECIFIQUE POUR L'ESPACE
VALLEE DU RHÔNE - ARC LANGUEDOCIEN ?**

AVIGNON, MERCREDI 10 MAI 2006

La réunion a permis de présenter un premier bilan du débat public à mi-parcours et d'approfondir certaines mesures évoquées lors des réunions précédentes.

Concernant les acquis des réunions passées, un élu régional loue la bonne tenue du débat, la qualité et la diversité des intervenants, mais se demande si le débat débouchera sur des solutions concrètes, en particulier dans le domaine de l'environnement où la réglementation relève de la loi et donc de l'Etat. Il est demandé à l'Etat d'afficher une position sans ambiguïté sur les projets autoroutiers si l'enjeu du facteur 4 est bien considéré comme prioritaire. Pour le MNLE, la difficulté tient à l'échelle du débat et au manque de données comparatives entre les coûts des différents modes et projets. Il demande qu'on accorde une place plus importante aux questions de financement, notamment pour les projets décidés mais non financés du CIADT 2003. Pour Fare Sud, le débat pêche par manque d'audace et défaut de méthode. Manque d'audace car le dossier est trop prudent sans proposition de scénarios différenciés. Défaut de méthode : les échanges entre la salle et l'Etat ne permettent pas d'étudier des alternatives exploitant la créativité du public.

Pour l'Etat, face à l'état de la congestion et de la pollution, il faut recourir à des solutions multiples en se méfiant des solutions extrêmes qui pénaliseraient les plus fragiles. Quels que soient les efforts déployés en faveur du report modal, il restera une grande masse de véhicules légers sur l'autoroute. Il faut donc parallèlement investir résolument dans le progrès technologique. Un point de vue partagé par l'OITC qui, tout en se déclarant favorable au transfert modal, recommande de ne pas en faire la solution à tous les problèmes.

Deux types de mesures de taxation de la route sont ensuite exposés. Concernant le trafic poids lourds, le représentant de l'Office fédéral du développement territorial note une forte baisse du trafic poids lourds depuis la mise en place de la RPLP en Suisse en 2001. La redevance, votée régulièrement par le peuple, payée par tous les poids lourds, sur toutes les routes, en fonction de la distance, du poids et des émissions, atteindra 1,8 cent d'euro par tonne/km en 2008.

Concernant le péage urbain, deux exemples différents sont présentés par le LET. Celui de la Norvège, concerne des villes moyennes et sert à financer des rocades et des tunnels urbains facilitant la reconquête des centres villes. Son coût est de l'ordre de 2 euros par jour. A Londres, il s'agit de réguler le trafic urbain ; la mise en place d'un péage de 12 euros dans un secteur de 21 km² a permis de faire baisser la congestion de 30%. L'expérience sera étendue en 2007. Ces deux types de péage ne sont pas considérés comme des solutions pour les émissions de GES mais répondent soit à la rareté de l'espace urbain, soit au manque de moyens pour financer des solutions alternatives. Dans l'espace VRAL, le LET estime que le péage urbain permettrait de répondre à l'engorgement au droit des agglomérations en régulant l'accès à certaines zones.

Pour le maire des Gets, confronté chaque année à 18 semaines à l'encombrement des accès et des parkings de la station, l'objectif permanent est d'inciter à prendre le bus plutôt que la voiture particulière. En concertation avec toutes les parties prenantes, toute une série de mesures est mise en place pour rendre les bus plus attractifs : suppression des bus dédiés à telle ou telle catégorie d'usagers, cadencement et lisibilité de l'offre, ciblage sur les clientèles captives : ados, 3^{ème} âge, sportifs acharnés..., centrale de mobilité pour lire tous les horaires, suppression des places de parkings, action sur les saisonniers et réduction sur les remontées conditionnées à la venue en TC, rétablissement de la piste de ski traversant le village, vélos électriques...

Partant de l'idée que nos transports sont dans une impasse, le représentant du journal de la décroissance propose de bouleverser le modèle en intervenant sur les causes de la mobilité. Une nouvelle politique de transport devrait selon lui avoir pour ambition de relocaliser les activités pour rapprocher production et consommation et de développer les ressources territoriales renouvelables. Pour décourager l'usage de la voiture, il propose de détaxer les commerces de proximité et d'instaurer un péage de solidarité à l'entrée des supermarchés, reversé aux équipements sociaux et culturels des pays excentrés et, plus largement, de créer un impôt volontaire à l'échelle de pays pour financer des actions novatrices dans les transports.

Georges Mercadal met en perspectives les enseignements du débat sur la problématique des déchets radioactifs et le débat VRAL. Concernant le champ du débat, il propose de distinguer la préoccupation carbone et après pétrole qui est du domaine de la loi, de l'urgence et de long terme et la préoccupation congestion qui est moyennement ressentie et qui relève de goulets d'étranglement sur un axe fortement urbanisé. Concernant les territoires, le droit légitime des populations sur leur territoire peut être concilié avec l'intérêt national et européen du droit à la mobilité en développant une réflexion commune sur l'aménagement. A cet égard, les DAT sont probablement le bon outil pour la vallée du Rhône moyen et l'est de l'arc languedocien. La mise en œuvre du principe de précaution doit porter sur un équilibre à trouver entre une part d'infrastructure, la régulation, le report modal et le changement de comportement. Il s'agit de construire l'organisation d'un projet alternatif avec les acteurs pour penser la solution. Maîtriser désormais la mobilité lui semble nécessaire car, jusqu'à présent, on s'est servi de la mobilité pour résoudre des contradictions de rangs plus élevés : par exemple villes trop petites qu'on fait grandir avec des flux ou éclatement des familles qui accroît la mobilité.

A la suite d'une remarque du directeur régional de RFF PACA, le président du SCOT grenoblois (600 000 habitants) estime qu'un SCOT à la bonne échelle permet de taxer les plus value foncières résultant de l'extension de l'urbanisation le long des axes routiers. Des mesures sont étudiées pour apaiser la circulation sur les autoroutes en diminuant la vitesse et renforcer les polarités secondaires. En Isère, il propose que les bandes d'arrêt d'urgence sur autoroute soient dédiées aux transports collectifs.

2/ Auditions publiques

AUDITION PUBLIQUE – MARSEILLE

MARSEILLE, MERCREDI 17 MAI

Dans son intervention, Catherine Levraud, Présidente du groupe Verts au Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur met en cause le « scénario fataliste » de l'Etat et réclame un changement de donne. Elle formule trois demandes :

étudier un scénario soutenable prenant en compte la réduction des GES, la fin du pétrole bon marché et la relocalisation de l'économie.

attendre les résultats du débat pour poursuivre des projets d'infrastructures

réaliser une contre étude indépendante, portant notamment sur les prévisions de trafic, les coûts externes du transport, l'optimisation des infrastructures existantes et la création de nouvelles infrastructures ferroviaires.

En réponse aux questions de la commission et du public, elle se déclare en faveur de plates-formes logistiques conjuguant les 3 modes, d'un étalement urbain conditionné par la présence des transports collectifs et pour une taxation des poids lourds pour financer le report modal. Elle écarte le doublement systématique de l'autoroute au profit de la mise à 2X2 voies de certaines nationales et de la création de certains tronçons autoroutiers là où c'est indispensable. Enfin, elle estime que la « technostructure » doit se mettre à l'écoute des citoyens pour ne pas reproduire les schémas du passé et que c'est à elle et non pas aux citoyens d'élaborer des solutions techniques acceptables pour répondre à la problématique du débat .

Claude Vallette, vice-président en charge de l'aménagement à la Communauté urbaine de Marseille, souligne l'enjeu national de sauvegarder la place de Marseille comme premier port de la Méditerranée. Inquiet par le renforcement des corridors de transports concurrents, il insiste sur l'importance de Fos 2XL et des projets routiers, fluviaux et de plates-formes logistiques qui lui sont directement rattachés. Concernant la congestion routière, il demande l'accélération du programme TGV, du TER et des Intercités. Entre Lyon et Marseille, outre les projets déjà programmés, il demande des voies poids lourds sur l'A7 avec élargissement si nécessaire et la relance du projet du Montgenèvre, pour soulager la vallée du Rhône d'une partie des trafics marchandises et offrir une alternative au Lyon-Turin.

Pour les représentants de l'atelier citoyen, il convient de favoriser les autres modes que la route, compte tenu des impacts sur la santé et le réchauffement climatique. Face aux analyses contradictoires des experts sur la congestion routière, ils recommandent de s'occuper des problèmes quotidiens des citoyens : éloignement des lieux de travail et d'habitation et manque de transports collectifs. L'urbanisme et l'approvisionnement des villes doivent être repensés, tout comme l'incitation et l'éducation au changement de comportement. Ils proposent notamment des parkings à côté des transports collectifs et une taxation de la route au profit d'une amélioration de la santé des citoyens. Interrogés sur leur perception de la politique de l'Etat, ils se déclarent toujours en attente de solutions, en dépit des éléments apportés au débat.

Michel Croc, Directeur régional PACA de Réseau Ferré de France détaille dans son intervention un plan d'action pour une mobilité durable. Selon lui, les transports collectifs peuvent capter les 2/3 de la croissance voyageurs à l'horizon 2025, ce qui se traduirait par exemple par 3000 voitures de plus sur l'A8 plus au lieu des 12000 prévues. Concernant les marchandises, il estime que le fer et le fluvio-maritime peuvent emporter la quasi totalité de la croissance future.

Interrogé sur la validité de cette perspective au regard des attentes de chargeurs, il estime que tout est question de prix et de fiabilité du service. A ce titre, l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg devrait constituer un signal positif. Pour l'Etat, en dépit des investissements et de l'arrivée de nouveaux opérateurs, une partie du trafic futur ne passera pas sur les modes alternatifs.

Jean-Pierre Estela, Vice-Président du MNLE PACA et CERHE se prononce dans son intervention pour un débat élargi aux 6 régions. Face à un système de transport qui va selon lui à vau-l'eau, face au catalogue de mesures de l'Etat qui ne répond pas aux questions des habitants, il demande que l'on prenne en compte les besoins locaux pour des réseaux cohérents et soutenables aux plans économique, social et environnemental. Pour lui les gens attendent désormais « des emplois sans les nuisances ». Il propose pour les réunions territoriales d'établir un tableau des mesures possibles à court, moyen et long terme, en distinguant celles qui relèvent de la régulation et celles qui relèvent des infrastructures. A cet égard, il propose une liste de mesures alternatives au Lyon Turin articulée sur la création d'un 2^{ème} tube routier au tunnel du Fréjus.

Pour Frédéric Dagnet du Port Autonome de Marseille, les autoroutes de la mer peuvent devenir une alternative aux autoroutes sur terre Il faut pour cela un terminal dédié, 3 départs par semaine et 365 jours/an, avec un prix de même niveau que la route. Sachant que le fret est libre d'aller où il veut, il faut d'encourager le maritime en taxant plus fortement la route.

Répondant aux questions de la commission et du public sur la situation du Port de Marseille, Frédéric Dagnet estime son potentiel de trafic à 20 ans à 5 millions de boîtes, soit bien plus que les capacités offertes par Fos 2XL (1,5 millions de boîtes). Reconnaisant que la situation sociale du port entrave sa compétitivité, il souhaite que le port de Fos-Marseille rejoigne prochainement les 75 membres du réseau FERRMED. L'Etat se déclare pour sa part prêt à faire plus pour soutenir les efforts du port pour capter ces trafics supplémentaires.

Jean-Pierre Boulet, des Autoroutes du sud de la France, prévoit une croissance future des trafics moitié moins forte que celle annoncée par l'Etat. Pour autant, l'absolu besoin d'augmenter les capacités autoroutières demeure à ses yeux : les bouchons vont se multiplier tout comme vont se restreindre les plages de temps consacrées aux mesures d'entretien et d'exploitation. L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, où ASF est actionnaire principal, n'apporte pas de solution à la hauteur du problème : 50 000 camions par an y seront reportés à moyen terme, soit 1% du trafic poids lourds sur l'A9. En conséquence, ASF recommande la création d'une autoroute co-axiale à 2x(3+2 voies), les deux voies nouvelles, abaissées, étant consacrées aux poids lourds. Cette mesure étant préférable à un aménagement sur place, moins favorable en termes d'exploitation et plus difficile à réaliser sur tout un itinéraire autoroutier.

Répondant aux questions de la commission et du public, Jean-Pierre Boulet estime que les prévisions de report modal sont optimistes et que les infrastructures nécessaires seront difficiles à financer. Il réaffirme la nécessité de sauvegarder la fluidité des grands axes pour favoriser le développement économique, une relation de cause à effet pas si évidente que cela selon le représentant de la DRIRE PACA qui rappelle le découplage entre

consommation énergétique et développement auquel on a assisté dans les années soixante. Concernant l'information sur la pollution atmosphérique dispensée aux usagers, notamment aux accès à l'autoroute, il estime que Radio Trafic et l'affichage lumineux sont des supports suffisants.

AUDITION PUBLIQUE – LYON

JEUDI 18 MAI

La première partie de la réunion est consacrée aux coûts des transports, en particulier à la question des coûts externes du transport routier, insuffisamment pris en compte selon de nombreux intervenants.

Pour André Leuxe, les différentes études conduites en France par les ministères concluent au fait que poids lourds et véhicules légers couvrent globalement leurs coûts sur le réseau autoroutier concédée, mais insuffisamment sur le reste du réseau routier. On constate également une sous-tarifcation des poids lourds dans les grands corridors à fort trafic sur longue distance ainsi que sur les RN prolongeant le réseau concédé, en particulier aux heures de pointe.

Pour Monsieur Domergue, la France sous-évalue certains coûts externes par rapport aux pays européens les plus en avance dans ce domaine, ce qui favorise de fait les modes polluants donc la route. Les valeurs officielles françaises seraient inférieures aux valeurs européennes pour la pollution et surtout pour le changement climatique (5 fois moins). Il recommande de se préparer à une directive Eurovignette qui devrait intégrer un haut niveau de coûts externes, jusqu'à 8 ct d'euro à la tonne/km, contre 1ct en France aujourd'hui.

Réagissant à ces présentations, l'OITC insiste sur la nécessité d'harmoniser la situation à tous les niveaux. A l'échelle de l'Europe, où il est anormal que des écarts de 1 à 5 continuent d'exister. Mais en France également, où les coûts externes pour la collectivité sont les plus forts, là où tout est gratuit. Par exemple, les autoroutes urbaines sont gratuites alors que le fer paye beaucoup en ville.

Pour Fare Sud, on est au début de la prise de conscience sur les coûts externes. Ils représenteraient 650 Md d'euros pour toute l'Europe et 86 Md d'euros pour la France selon une étude européenne. Pour la Fnaut Rhône Alpes, la congestion est une chance pour les autres modes et il faut donc cesser d'investir pour la réduire. La solution du péage urbain peut être satisfaisante ponctuellement, mais la vraie réponse serait de réduire d'une voie l'A7 et de proposer des TC en alternative.

Répondant à la commission sur la possibilité d'une taxe sur les transports routiers en transit au profit des transports collectifs, M. Domergue présente le cas de l'Alsace qui expérimente une taxe non déductible sur les véhicules utilitaires allant jusqu'à 1,5 ct par t/km au profit de la collectivité propriétaire de la voie utilisée. Pour l'Etat, un tel dispositif pourrait être envisagé pour le Vral même s'il pose un certain nombre de difficultés.

La deuxième partie de la réunion débute par la présentation du cahier d'acteur de l'atelier citoyen.

Pour inverser les tendances actuelles, Joëlle Viandier et Alain Bosc mettent l'accent sur l'interconnexion des différents décideurs en matière de transport, car chacun semble travailler de son côté, et sur la nécessité d'une prise de conscience citoyenne pour favoriser des déplacements plus écologiques et plus économes.

Interrogés par la commission et l'Etat sur le changement des comportements, ils se déclarent optimistes à condition de mettre en place des campagnes d'information, des émissions dans les médias et de pouvoir compter sur le relais du milieu associatif. Sur les mesures fiscales à prendre, ils considèrent qu'il leur est difficile de parler d'un impôt carbone poids lourds qui conduirait les chauffeurs routiers à paralyser la France. Concernant la congestion autoroutière, il estime que le nombre de jours de gêne est apprécié de façon différente par l'Etat et ASF

Michel Grégoire, 1^{er} Vice-président du Conseil général de la Drôme, en charge de l'aménagement du territoire et des transports salue en introduction un débat qualifié d'objectif, transparent et ouvert. Pour lui, la situation routière intenable en Drôme interroge nos modes de vie. Dans un corridor de 5 à 15 km de large où vivent 350000 habitants, tout accident crée blocage. Constatant que toutes les augmentations passées des capacités routières ont augmenté les problèmes, il se déclare contre l'agrandissement de l'A7 et de la RN 7 et contre la liaison l'A49-A7.

Concernant le report modal, il demande au nom du département :

- Le doublement et l'électrification du sillon alpin,
- La réalisation des déviations de St Rambert et de Loriol sur la RN7
- L'achèvement des routes et autoroutes par le massif central
- La mise à 2X2 de la RN75 par Lus la Croix Haute
- La réalisation d'une gare TGV à Allan pour libérer des sillons sur les voies classiques et mettre tous les TGV sur la LGV
- Le doublement du fret et la multiplication par 5 du fluvial
- La modernisation de la plate forme multimodale de Portes lès Valence

Concernant le court terme, il réclame des mesures de régulation sur autoroute :

- Limitation de vitesse sur l'A7 et la RN7
- L'interdiction de double poids lourds sur autoroute
- L'étalement des vacances
- La modulation des péages pour favoriser le report sur A75 et A51
- Un partage des recettes des radars pour aider à financer les transports régionaux et locaux

Interrogé par la commission sur le transit autoroutier des véhicules légers, M. Grégoire trouverait acceptable des tarifs incitatifs pour les péages, selon les heures et les jours, comme pour les TGV et les avions. Il se déclare favorable à la régulation des accès à l'autoroute et à la réduction de la vitesse à condition que des aménagements alternatifs (déviations) existent sur la RN7. Par ailleurs, il se déclare favorable à l'A89 entre A7 et A75. Répondant au représentant de la Fnaut, il soutient l'idée de parc de stationnement aux entrées d'autoroutes pour favoriser le co-voiturage.

L'OITC estime que les acteurs économiques accepteraient aussi une réduction de vitesse les jours de forts trafic. Pour la modulation de péage, il s'agirait de diminuer le péage aux heures creuses mais pas de l'augmenter aux heures de pointe.

Jean Charles Kohlhaas, élu Vert du Conseil régional, présente les grands axes de la délibération votée le jour même par la Région Rhône Alpes.

Logique d'aménagement à l'échelle du grand sud est

Progression vers le respect du protocole de Kyoto et du livre blanc

Reconnaissance que la crise climatique interroge le système économique

Des coûts payés par les transports encore insuffisants

Report massif de la route vers les modes moins polluants

Refus d'accroître la capacité de l'A7, A9 et piémontaise

Mieux utiliser la liaison Grenoble-Veynes-Sisteron et l'A75

Tarifification poids lourds sur l'ensemble réseau routier

Valoriser l'arrière-pays par des transversales routières et ferroviaires ; avec en l'Ardèche un axe structurant non autoroutier permettant l'interconnexion à A7 et au fer.

Estimant que le dossier de l'Etat est fondé sur des hypothèses fausses et irréalistes concernant les prévisions de trafic et le prix du baril, il affirme la volonté de travailler avec les deux autres régions à l'issue du débat public. A court terme, il se prononce en faveur d'une meilleure gestion des trafics, assortie d'une réduction de la vitesse et de nouvelles recettes par le biais de la directive Eurovignette.

Interrogé par la commission sur la relocalisation de l'économie, Jean-Charles Kohlhaas estime que faire payer le vrai coût du trafic routier favorisera la relocalisation tout en étant conforme au principe d'une véritable concurrence. Concernant le canal à grand gabarit Saône-Rhin, il doute de l'opportunité d'un tel projet au regard de l'énergie consommée et des performances des alternatives maritime et ferroviaire existantes. Répondant à une question de l'Etat sur l'intérêt d'un cahier des charges commun à tous les acteurs pour poursuivre la réflexion après le débat public, il considère que les conclusions du débat permettront d'avancer sur le travail en commun pour établir un consensus. Considérant que les 40% de croissance des trafics annoncée ne sont pas une obligation, il voit dans la baisse récente du trafic sur l'A47 entre St Etienne et Lyon à la suite de la mise en place d'une offre ferroviaire performante, le signe encourageant d'une prise de conscience des citoyens.

Pour Alain Sermet, Directeur régional de la SNCF, l'entreprise devrait être en mesure de transporter 34 millions de voyageurs longue distance à l'horizon 2025, soit le double d'aujourd'hui. Pour le trafic de proximité, on peut également envisager un doublement du nombre de voyageurs. Quant au fret ferroviaire, il devrait être porté aux environs de 40 Mt/an à condition qu'il soit accompagné d'une politique volontariste de report modal.

Répondant à la commission sur les conditions de réussite de fret SNCF, Alain Sermet met en avant la progression de la ponctualité et le besoin de libérer rapidement des capacités sur l'arc languedocien saturé. Pour Philippe Domergue, c'est la sous tarification de la route qui explique le retard du fret en France. Pour financer les nouveaux projets ferrés, il souhaite qu'une redevance poids lourds supplémentaire soit affectée à l'AFITF, les péages ferrés pouvant payer la remise en état du réseau. Pour Pierre-Yves Tesse de la CCI de Lyon, si la capacité existera bien dans 20 ans, la réponse reste à trouver d'ici là.

Pour Jacques Estour, Office interconsulaire des transports et communication du sud-est, le débat ne fait pas une place suffisante au développement économique et à l'emploi. Se déclarant en faveur du report modal, il juge néanmoins inéluctable l'augmentation des capacités routières résultant de la croissance de la mobilité. Ainsi même le doublement du fret ferroviaire et le triplement du fret fluvial se traduiraient par une augmentation de 30% trafic routier. En conséquence, il estime qu'il ne faut pas se priver de la satisfaction qu'apporte la route et de son rôle essentiel pour le tourisme et l'emploi. Il se déclare en faveur de la mise à 2X2 voies des RN 88 et RN 7, de l'achèvement des autoroutes A51 et A75. Concernant les mesures de régulation de trafic, il est pour la réduction temporaire de la vitesse et l'interdiction de doubler appliquée aux poids lourds, pour un péage incitatif aux heures creuses sur autoroute et un péage à l'entrée des villes.

Maurice Fisch, Association Sauvegarde des coteaux du lyonnais, trouve positif le fait que Lyon soit intégré au débat public tout comme la part donnée aux spécialistes du changement climatique.

Pour lui, l'augmentation constante des déplacements n'est pas inéluctable : on doit pour cela réduire les transports inutiles et favoriser les transports non polluants. Il convient de rééquilibrer les modes dans une proportion de l'ordre de 50% pour la route, 10% pour la voie

d'eau et 40% pour le fer, en développant notamment le covoiturage et l'auto-partage sur le modèle du vélo-partage à Lyon (50 000 abonnés). Il propose également de faire inscrire sur l'étiquette des produits, le montant de leurs transports.

AUDITION PUBLIQUE – MONTPELLIER

LUNDI 22 MAI

En introduction, Marcienne Martin présente quelques-unes des propositions de l'atelier citoyen :

améliorer les infrastructures existantes : mise à 3 voies de l'autoroute avec voie dédiée aux camions et régulation de vitesse. Pour le fer : sillons fret en rive droite du Rhône et prolongement Montpellier-Perpignan. Pour la voie d'eau : lignes « short sea » et jonction Rhin-Rhône,

- améliorer l'intermodalité et l'interconnexion des systèmes de transport : parkings pour faciliter le report modal voyageurs, nouvelles infrastructures pour les marchandises,
- développer de nouvelles ressources énergétiques : véhicules non polluants et véhicules électriques en ville.

Interrogée sur les moyens d'inciter au changement de comportement, M Martin met en avant le rôle de l'éducation pour changer les mentalités chez les plus jeunes, notamment vis-à-vis de l'image sociale de la voiture.

Dans son intervention Jean-Claude Bousquet, président du Conseil économique et social régional se prononce en faveur d'une politique de transports qui prennent en compte les déplacements domicile travail et pas uniquement ceux du corridor. Il propose de concentrer les moyens financiers pour créer de véritables plates-formes intermodales dans le cadre des prochains contrats de projets 2007-2013. Préoccupé par le financement des projets ferroviaires, il demande la LGV mixte jusqu'à Perpignan avant 2020 permettant des dessertes cadencées sur la voie classique. Pour la route, il souhaite qu'on épuise toutes les alternatives avant d'envisager l'augmentation des capacités autoroutières (par exemple, mis à 2x2 voies de la RN88 plutôt que nouvelle autoroute en Piedmonts) mais s'inquiète des conséquences de la remise en cause du dédoublement de l'A9 compte tenu de la congestion croissante au droit de Montpellier. De façon plus générale, il se déclare favorable aux mesures de régulation et de progrès technologique présentées par l'Etat.

Pour les associations opposées au dédoublement de l'A9 ou à la création de l'A79, ce sont les impacts lourds de ces infrastructures sur la qualité de vie, la santé et l'environnement qui les rendent insupportables, notamment là où se cumulent les nuisances de toute nature. Selon certains, on ne peut vouloir à la fois diminuer les émissions de GES de la route et accepter l'augmentation du trafic routier. Pour le MNLE, on ne peut se contenter de refuser le doublement des infrastructures pour lutter contre l'engorgement de l'agglomération de Montpellier. Il faut revenir à des villes plus concentrées et prévenir l'étalement urbain.

Pour Michel Fromont, Président de la CRCI Languedoc-Roussillon, la forte attractivité de la région repose en partie sur la fluidité des déplacements, facteur de son développement économique. Il lui semble possible de préserver l'une et l'autre tout en satisfaisant aux principes d'un développement durable. Constatant que la route restera dominante à courte et moyenne distance, il demande la poursuite du dédoublement de l'A9, l'aménagement des routes nationales parallèles et la mise à l'étude du projet A79. Pour le fer, il réclame la réalisation du tronçon de ligne nouvelle Montpellier Perpignan et demande la modernisation

du réseau ferroviaire existant pour accueillir des trains de 1000m et le cadencement des TER. Il souhaite une coordination interrégionale sur les transports à l'issue du débat public.

Gérard Borrás, Président de la CCI de Montpellier, estime que la congestion actuelle, essentiellement due aux véhicules légers, fait peser une incertitude permanente sur les entreprises existantes et en dissuade d'autres de s'installer à Montpellier au profit d'autres villes, comme Béziers par exemple. Regrettant le retard pris par les rocades de contournement de Montpellier et le dédoublement de l'A9, il se prononce pour la réalisation rapide des projets prévus au CIADT 2003 et, en agglomération, pour des parkings de 1000 à 2000 places pour articuler la voiture, les bus départementaux et le tramway. Pour l'avenir, il demande la réalisation de la LGV mixte Montpellier-Perpignan, la mise à 2x2 voies des routes nationales de part et d'autre des agglomérations pour différencier les trafics et le soutien des collectivités pour la création d'une plate forme multimodale dans le secteur Montpellier-Sète pour mieux gérer les flux de marchandises.

Questionné par la commission sur les conditions d'un développement du transport combiné en France, Jean Claude Brunier, vice-président de la CRCI et dirigeant de TAB (Transport Auto Brunier) mentionne : un baril vers 100 dollars, la qualité de service des opérateurs ferroviaires, des aides substantielles de l'Etat, des trains longs de 1000 mètres.

Pour Joaquim Coello, Président du Port de Barcelone, il n'y a pas à choisir entre respect de l'environnement et progrès. Pour lui, seule une politique nouvelle de transport s'appuyant sur le fret ferroviaire permettra de maîtriser les impacts de la croissance des trafics et de faire croître le niveau de vie des populations. L'enjeu commun des ports de la Méditerranée est d'attirer les trafics asiatiques et africains, en croissance de 10% l'an, qui transitent en Méditerranée pour aboutir, pour les 3/4 d'entre eux, dans les ports du Nord. Aller au-delà des 25% actuels permettrait de développer le tissu industriel, logistique et technologique local des ports de la Méditerranée. Constatant que les donneurs d'ordre asiatiques ne différencient pas Barcelone de Marseille, il propose une stratégie de façade méditerranéenne, coordonnant l'action des 6 ports méditerranéens en s'inspirant du modèle des ports du Nord. Il souhaite la réalisation de plates-formes intermodales proches des ports et reliées entre elles par un couloir ferroviaire modernisé doté d'une offre agressive. L'intérêt d'un tel maillage serait de rapprocher les points de débarquement et les points de consommation tout en réduisant la pression des flux routiers en transit sur autoroute.

Répondant à une question de l'Etat sur des liaisons maritimes cadencées entre Barcelone et Marseille, il estime que pour être efficaces, elles doivent être quotidiennes et bénéficier d'aides au démarrage.

Xavier Vachez du Comité de liaison des associations pour l'environnement (CLAPE) demande que soit instituée une éco-redevance sur les poids lourds, dans la logique des engagements contre l'effet de serre et du renchérissement du coût du pétrole. L'éco-redevance permettrait de financer le report modal et de réduire la pollution. Elle serait payée par les chargeurs et reportée sur les consommateurs. Elle se traduirait par moins de camions circulant à vide et plus de camions mieux chargés. Eric Boisseau, Comité de défense du territoire languedocien (Codetel) et ADTC 34, estime pour sa part que l'augmentation des infrastructures routières ne résout pas la congestion. Il demande qu'on cesse de valoriser le temps de parcours sur les déplacements à longue distance au profit de transports plus fréquents et plus réguliers irriguant les bassins de vie. Michel Dubromel au nom des associations de la coordination associative, demande un moratoire sur les projets du CIADT qui mettent en concurrence le fer et la route. Selon lui, l'Etat ne peut demander un changement des comportements alors que le schéma directeur des routes continue sans changement. Il se prononce pour des mesures immédiates de régulation et de gestion du

trafic et une meilleure coordination des AOT et, à terme, pour garantir le financement des projets modal, il demande une éco-redevance, applicable aux poids lourds sur tout le réseau autoroutier et les routes parallèles sans étape. Cette redevance s'inscrirait dans la réactualisation de la directive Eurovignette et pourrait en outre stimuler le renouvellement du parc routier.

Répondant à de la SNCF, il se déclare favorable à l'extension de cette éco-redevance aux véhicules légers dans un deuxième temps. Il conteste en revanche le point de vue d'ASF qui estime qu'une augmentation de capacité de certaines sections autoroutières pourrait représenter un gain pour l'environnement (notamment grâce à la mise aux normes environnementales de l'autoroute actuelle).

Dans son intervention, Jacques Molinari du Groupement interdisciplinaire de réflexion Maralpin, regrette que la réflexion ne prenne pas en compte l'ensemble de l'arc méditerranéen. Il propose d'en finir avec une politique de transport tendancielle qui accompagne la croissance des trafics et de revenir à la place une politique rétroactive qui définirait la manière dont des objectifs futurs désirés peuvent être atteints, notamment ceux de Kyoto, de l'après pétrole et d'une moindre consommation de l'espace.

A la suite des remarques de l'Etat, regrettant qu'on aborde pas suffisamment les questions de maîtrise de la mobilité et de changement des comportements, seules susceptibles d'aller vers le facteur 4, Jacques Molinari demande à l'Etat de contribuer à une cohérence nouvelle des politiques de planification territoriale pour pallier les incohérences nées du manque de coordination entre « petites et grosses féodalités » issues de la décentralisation.

3/ Réunions territoriales

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

CHAMBERY, MARDI 23 MAI

La présentation du bilan à mi-parcours présenté par la commission et l'Etat suscite un certain nombre de réactions sur la politique actuelle des transports dans les vallées alpines. Les représentants de l'association pour le respect du site du Mont Blanc estiment que les promesses de report modal s'accompagnent trop souvent de mesures allant dans le sens inverse et cela en dépit des impacts ressentis comme insupportables dans les vallées alpines. Ainsi, doutant fortement de la réalisation du projet ferroviaire Lyon-Turin dans le délai annoncé, ils critiquent le lancement d'un deuxième tube routier dans le tunnel du Fréjus au motif d'améliorer sa sécurité ainsi que la suppression de la liaison ferroviaire Paris St Gervais en semaine. Allant dans le même sens, le représentant de l'association « N'abîmons pas les Savoies pour mieux vivre dans les Alpes » demande la mise à l'étude du tunnel ferroviaire du Montgenèvre comme solution alternative au Lyon-Turin. Rappelant les grandes lignes de la délibération du Conseil régional Rhône-Alpes, un conseiller régional se prononce également contre le doublement éventuel du tunnel du Fréjus tout comme le représentant du collectif transports Rhône-Alpes. Ce dernier, également représentant de la CGT, condamne l'augmentation de la durée de travail des chauffeurs poids lourds et le recours à des chauffeurs étrangers moins payés. Il propose de compléter la modernisation de la ligne du Mont Cenis et de rétablir les aides au transport combiné.

Pour le futur, l'Association Vivre en Maurienne se refuse à accepter la perspective d'une croissance des trafics poids lourds compte tenu de leurs impacts sur la nature et la santé humaine. Plusieurs mesures visant à faire décroître le trafic poids lourds actuel sont avancées : redevance poids lourds, application stricte de réglementation existante, lutte contre le dumping social, interdiction de circuler la nuit, développement du fret ferroviaire et arrêt des projets routiers concurrents. Plus largement, de nombreux participants constatent que les changements en matière de report modal manquent de visibilité. Ils demandent à l'Etat d'accélérer les mesures tant à l'échelle locale qu'en matière de trafics nord sud. Un citoyen, estimant trop élevé le coût du contournement routier de Chambéry, propose par exemple à l'Etat la mise en place d'aides financières et fiscales tant pour les collectivités (aides aux projets de transports collectifs et facilités pour encourager les abonnements aux transports en commun) que pour les entreprises (aides à l'accompagnement du changement modal). Pour le représentant du Conseil régional, la Région, en tant qu'échelon territorial le plus élevé, devra prendre sa part dans la nécessaire coordination des autorités organisatrices de transport.

Au terme de la réunion, le Maire de Chambéry et Président de Chambéry Métropole s'interroge sur les moyens d'entraver les déplacements dans une société de mobilité. Pour lui, si on ne peut continuer à mélanger tous les trafics dans le Vral, on ne peut non plus condamner une politique des transports qui a permis de réduire par 3 le nombre de morts sur la route et qui a favorisé l'irrigation du massif alpin. Conscient du besoin de répondre rapidement à la demande de report modal des trafics actuels, il propose de concilier sécurité et mobilité au Fréjus en dédiant un éventuel deuxième tube à un sens de circulation. A

l'échelle urbaine, il propose de modifier le versement transport pour faciliter les projets de transports collectifs des villes petites et moyennes.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

PERPIGNAN, MERCREDI 7 JUIN

Comment répondre à l'accroissement des déplacements sans compromettre l'attractivité du territoire ? Tel est en résumé la problématique posée par l'Etat dans son exposé introductif. La région de Perpignan connaît en effet un développement continu des trafics transfrontaliers doublé par une forte demande des déplacements locaux liée à une urbanisation extensive et au développement des activités tertiaires. Résultat : les trafics sur l'A9 augmentent au rythme de 9% par an et 1/3 de la circulation y est constituée par les poids lourds.

Des projets sont programmés ou envisagés pour tenter de répondre à cette congestion : des lignes ferroviaires nouvelles comme la section LGV Perpignan-Figueras en travaux et le prolongement du maillon manquant entre Montpellier et Perpignan, la valorisation de l'étoile ferroviaire constituée par les 3 lignes existantes, permettront d'offrir de nouveaux sillons tant pour le fret que pour les voyageurs. Côté route, le contournement du Boulou, la rocade ouest de Perpignan et la mise à 2x3 voies de l'A9 au droit de la capitale catalane devraient offrir des capacités supplémentaires. Deux SCOT sont en cours, ils devront concilier des enjeux d'emploi, de développement touristique et de respect de l'environnement, un défi difficile compte tenu de la richesse des sites agricoles et naturels environnants et des contraintes liées au risque d'inondation, un risque présent sur l'ensemble de la plaine roussillonnaise.

Pour Jean-Paul Alduy, Président de l'agglomération Perpignan Méditerranée, Perpignan a les caractéristiques d'une ville-pont et d'une ville-archipel. Ville-pont car Perpignan est la porte principale de la péninsule ibérique écoulant 70% des trafics. A ce titre, il demande à l'Etat que soient raccourcis les délais annoncés pour la réalisation du maillon manquant Perpignan-Montpellier et que soient engagés au plus tôt les projets de mise à 2x3 voies de l'A9 et de rocade ouest. Ville-archipel car Perpignan est au cœur d'une aire non agglomérée de 350 000 habitants constituée par un maillage d'îles urbaines entourées d'espaces agricoles et naturels à préserver. A cette échelle, il entend privilégier les transports collectifs, notamment sur les pénétrantes actuelles, développer l'usage du vélo et installer des parcs de stationnement pour faciliter le report modal. Favorable à la mise en place de mesures incitatives pour favoriser le report de la voiture vers les transports collectifs, il demande également une action volontariste de l'Etat pour développer les bio-carburants (permettant la reconversion de certaines terres agricoles) et favoriser les motorisations nouvelles, notamment les flottes de véhicules bi-modes ou électriques.

Le représentant de la CGT Cheminots refuse pour sa part la perspective d'un doublement du trafic poids lourds sur l'A9. Il demande la prise en compte du coût global des transports routiers et la reprise de la dette de RFF par l'Etat pour soutenir le développement du rail au sein d'une entreprise réunifiée. Convaincu que l'amélioration des transports locaux permet de répondre à la congestion sur les grands axes, il plaide pour l'élaboration d'un schéma coordonné de transports multimodal au sein d'un organisme public rassemblant les décideurs à l'échelle du territoire.

Le développement du fer est également au cœur des préoccupations des représentants associatifs présents qui déplorent le retard pris par la France sur la ligne nouvelle Perpignan-Montpellier face aux efforts déployés par l'Espagne. La nécessaire coopération entre les 2

pays est soulignée par plusieurs participants. Concernant l'acceptabilité des mesures, une association perpignanaise, favorable au développement de l'usage du vélo, demande que l'Etat fixe aux transports un objectif national prioritaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre, dénonçant au passage, la « fausse-bonne solution » constituée par les bio-carburants. La relocalisation des activités, notamment agricoles, est avancée pour réduire les déplacements routiers. L'opportunité de la rocade ouest est contestée au motif qu'un Plan de déplacements urbains ne saurait entériner une augmentation de 25% des déplacements par la route.

Rappelant que les consommateurs sont les maîtres d'œuvre des déplacements, le représentant des entreprises du département souhaite qu'on ne détrône pas la route tant que l'offre ferroviaire n'aura pas gagné en densité et en qualité. Mettant sur la route près de 10000 camions par an, il constate que le report modal répond mal aux besoins d'éclatement des marchandises. Il se déclare confiant dans les progrès du mode routier, notamment en termes de répartition des flux, d'impacts sur l'environnement et d'économies d'énergie. La route fait partie de la chaîne logistique et relie les pôles de compétitivité du département, un élément essentiel pour l'emploi qualifié, la compétitivité et l'équilibre social. Persuadé que les entreprises sauront s'adapter à une taxation de type RPLP, il préfère néanmoins que l'on mise sur des solutions innovantes. Constatant pour sa part que beaucoup de terres s'en vont en friche, le président d'un groupement de 16 industriels plaide en faveur du développement des bio-carburants et pour le déploiement de liaisons intercités pour répondre à l'engorgement de l'arc languedocien. Déplorant par ailleurs les transports inutiles préalables à la mise en vente de nombreux produits, il souhaite qu'une réflexion entre chargeurs et transporteurs se développe pour réduire ce phénomène. Alerté sur les difficultés à faire changer de telles pratiques, il pense que l'inéluctable réduction des vitesses sur la route (du fait de la congestion) sera un élément déclencheur.

Pour le représentant de la fédération pour les espaces naturels et l'environnement des Pyrénées-Orientales (FRENE), la crise du climat et la raréfaction du pétrole et des matières premières rendent inacceptable la circulation de 3,2 millions de camions par an dans le territoire, dont près de 40% concernerait des transports entre la Catalogne d'une part, la Westphalie et la Lombardie d'autre part. Il souhaite que la question spécifique des transports transfrontaliers soit débattue et que soit engagée une limitation des transports au moyen d'une l'éco-redevance sur le modèle Suisse. Le transport de carburants à destination de l'Andorre, particulièrement dangereux pour les villages traversés, devrait être entravé. Il demande des mesures pour densifier la desserte ferroviaire à l'échelle départementale, régionale et interrégionale.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

SETE, JEUDI 8 JUIN

Si la plupart des interventions soulignent la nécessité de développer les activités portuaires, notamment en améliorant les dessertes du port, elles ne portent guère sur les arbitrages qui s'avèreront nécessaire pour concilier ce développement industriel et logistique avec la préservation d'un environnement fragilisé qui, à l'exemple de l'étang de Thau, constitue également une richesse agricole, touristique et écologique de grande importance. Ainsi, comme le souligne le représentant de l'Etat dans son exposé introductif, la réflexion ne peut se limiter ici à la seule dimension des transports interurbains. Comment se déplacer en ville, à quel prix et dans quelles limites ? Quelle qualité en plus pour l'environnement ou pour les déplacements et à quel coût ? Quel niveau de congestion acceptable ? Quelle maîtrise de l'urbanisation ? ... sont quelques-unes des questions posées auxquelles la réunion n'a pu réellement répondre.

Les participants expriment en revanche leurs inquiétudes quant à la réalisation et le financement des infrastructures utiles à la ville et au port de Sète. Qu'il s'agisse des autoroutes de la mer, de la mise à 2x2 voies de la RN300 pour relier l'A9, du souhait d'une jonction avec l'A75 ou de la réalisation du contournement ferré de Nîmes-Montpellier, on souhaite des éclaircissements sur le calendrier et les moyens financiers que consacra l'Etat à ces projets.

Pour le directeur des transports au Conseil régional, la prise de compétence annoncée de la région comme autorité portuaire se traduira par une meilleure synergie entre les trois ports régionaux : Sète, Port-Vendres et Port-La-Nouvelle, notamment grâce à la promotion commerciale de leurs offres sous une marque commune, à l'amélioration de l'intermodalité et au développement de zones logistiques connectées. Concernant le fer, la Région entend développer l'intermodalité entre les réseaux urbains et le TER, mettre en place une tarification par bassin de vie associée à un système d'information commun. A plus long terme, elle mise sur la réalisation accélérée de la ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan.

Le représentant de l'Union maritime, qui regroupe une trentaine d'opérateurs portuaires, considère que la route restera prépondérante sur les autres modes compte tenu d'une part, de la nature des marchandises que traite le port et d'autre part de la baisse constatée des aides européennes allouées aux transports non terrestres. Il estime prioritaire le doublement de la RN300, de l'A9 et une connexion avec l'A75, tout comme la création d'une zone logistique articulée sur la RN300. Pour le fluvial, il souhaite la suppression des goulets d'étranglement sur le canal du Rhône à Sète et pour le fer, de meilleurs créneaux et du cadencement. Selon lui, pour pouvoir absorber les 40% de croissance du trafic marchandises annoncés et développer le cabotage, le mode maritime devra redimensionner bon nombre de ses infrastructures. Pour les voyageurs, la croissance des trafics devra se traduire par des quais et des parkings supplémentaires.

Dans son intervention, le directeur de la communauté d'agglomération du Bassin de Thau souligne le poids financier trop lourd que représente l'extension du réseau des bus dans une communauté de 8 communes regroupant 80 000 habitants. Il demande un aménagement du versement transport qui accélérerait le maillage des lignes à partir de la gare ferroviaire située à 16 minutes seulement de la gare de Montpellier.

A la demande réitérée par l'Etat de voir abordée la question de la mobilité soutenable et des mesures que les acteurs locaux seraient prêts à accepter, les remarques suivantes sont exprimées.

Pour le directeur des transports à la Région, tant que la route ne sera pas plus pénalisée, on n'arrivera pas à reporter des trafics significatifs sur le maritime. Un point de vue partagé par l'Union maritime qui ne voit pas comment on pourrait forcer les opérateurs à utiliser un moyen de transport plus cher.

Pour le directeur des ports à la Région, des moyens existent pour mieux concilier développement portuaire et environnement. Par exemple, en assurant une interaction complète entre la ville et son port, interaction qui suppose une concertation réelle entre tous les acteurs, y compris avec le milieu associatif. Certains ports du Nord sont ainsi parvenus à une intermodalité équitablement répartie entre les trois modes, fluvial, ferré et routier. Par ailleurs, si le port de Sète parvenait, grâce au rail, à se positionner comme base arrière de la région Midi-Pyrénées, il contribuerait à limiter les trafics actuels des poids lourds sur autoroute entre Toulouse et le port de Marseille. Enfin, il précise que si la mondialisation délocalise certaines activités de production, elle relocalise les activités de reconditionnement et de mise au point des produits importés au sein de zones logistiques portuaires, créatrices d'emplois.

La représentante de l'Association de la Céréreide souhaite pour sa part qu'on expérimente l'interdiction de circulation des poids lourds sur l'A9 entre Nîmes et Montpellier aux heures de pointe, une mesure plus efficace à ses yeux que l'interdiction de doubler de ceux-ci ou la limitation des entrées des véhicules légers sur autoroute dans les périodes de forte congestion.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

MONTPELLIER, MARDI 13 JUIN

A la suite de la présentation des premiers enseignements du débat, les échanges se focalisent sur les prévisions d'augmentation des trafics sur l'A9. La coordination associative et les associations opposées au dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier contestent le chiffre de 40% avancé par l'Etat considérant que la réponse au double phénomène de congestion routière et d'émissions de CO₂ devrait exclure par principe le recours à l'augmentation des capacités autoroutières au profit du développement des transports collectifs et des modes doux. Certains considèrent que les études sur le dédoublement minorent les impacts sur la santé de l'augmentation des trafics ainsi que les conséquences du renchérissement du pétrole sur la diminution des déplacements routiers. D'autres mettent en doute la part du trafic poids lourds sur autoroute, considérant qu'elle est sous-estimée. Des craintes concernant les effets d'une nouvelle coupure du territoire sur les paysages et les cultures, notamment les terroirs AOC, sont également exprimées.

Répondant à l'Etat qui souligne les impacts sociaux d'une éventuelle restriction des déplacements routiers pour les populations les plus fragiles, le président de la commission transport du Conseil régional Rhône-Alpes propose la mise en place d'une tarification sociale des transports en commun pour les plus fragiles. La représentante du plan départemental d'insertion du Gard avance quelques propositions à cet égard : extension du bénéfice de la carte de transport TER aux ayants droits et aux déplacements avec la région PACA, réductions SNCF, prime ou déduction fiscale pour l'achat d'un vélo, maintien ou réinstallation des services publics (Poste et ANPE) au cœur des villes.

Pour le représentant de la DDE de l'Hérault, l'Est du département doit se préparer à accueillir 30% de population en plus dans les 20 ans à venir. Pour assurer ces nouveaux déplacements tout en préservant un cadre de vie attractif, il insiste sur la nécessité de revoir l'urbanisation en économisant l'espace et en développant des modes de déplacements adaptés.

Notant que les trafics en transit restent très minoritaires sur l'A9, il souhaite que le débat permette de répondre à des questions concrètes : est-on prêt à accepter une réduction des accès à l'autoroute pour le trafic local, à réduire les vitesses à 90 ou à 70 km/h, à payer des véhicules plus propres mais plus chers, à financer collectivement de nouveaux projets de transports collectifs ?

Pour le CLAPE LR, la question du financement est centrale, tout comme est compréhensible la réserve des populations face à la perspective d'une augmentation de la fiscalité. D'autres participants regrettent que l'Etat, en privatisant les sociétés d'autoroutes, se prive de recettes régulières aptes à financer le transport ferroviaire. Pour mettre en place les mesures de mobilité soutenable, ils souhaitent que l'Etat participe à une meilleure organisation des différents niveaux de décisions, par exemple en favorisant la coordination des SCOT sous l'égide de la Région. Considérant les propositions de l'Etat avec une certaine méfiance, le représentant de Colère 26 demande pour sa part que les propositions issues du débat public fassent l'objet d'une réflexion ouverte au sein d'un comité de pilotage associant les différentes parties prenantes et qu'elle donne lieu à un programme d'études complémentaires, notamment pour mieux articuler les Plans de déplacements urbains et les projets de grandes infrastructures.

Dans leur intervention, les représentants d'une association opposée au dédoublement de l'A9 posent en préalable le besoin d'une politique d'aménagement du territoire qui réduirait la mobilité sur les grands axes au profit d'un développement mieux équilibré des villes moyennes sous-équipées en matière de services publics tels que les universités, les hôpitaux et les administrations, notamment à Nîmes et Perpignan. Ils opposent à la spécialisation spatiale la création de pôles de proximité, notamment en matière d'urbanisme commercial. Concernant l'accès au centre ville de Montpellier, ils demandent des alternatives aux rocades urbaines sous la forme d'une extension des lignes de tramway et/ou de tram-train et la mise en place de voies réservées au bus pour contourner l'agglomération.

Sur les grands axes, ils réclament la création d'une nouvelle voie ferrée pour le fret, parallèle à la future ligne LGV de Montpellier à Perpignan, de façon à opérer un transfert massif de la route vers le rail. Ils se déclarent favorables à l'instauration d'une taxe carbone incitative pour inverser la courbe du trafic routier.

Pour le représentant de la CCI de Montpellier, les entrepreneurs sont favorables aux alternatives à la route dès lors que les solutions sont économiquement viables. En matière de mobilité soutenable, il propose de développer l'usage du tram et du TER par l'agrandissement des parkings relais et le cadencement des dessertes et de promouvoir les Plans de déplacement des entreprises à l'échelle d'une zone d'activité, compte tenu du tissu de TPE/PME caractéristique du territoire.

Dans les mesures de report modal, priorité devrait être donnée au développement du transport combiné sur des trains de 1000 m, un mode plus performant que l'autoroute ferroviaire, ainsi qu'à la création de plates-formes logistiques mieux connectées aux différents modes. Concernant les infrastructures existantes, il se prononce en faveur d'une expérimentation des mesures de régulation (vitesses et accès), de modulation des péages et d'interdiction de doubler des poids lourds sur l'A9 et demande le réaménagement des routes nationales au bénéfice des déplacements locaux. Pour le plus long terme, il réitère la nécessité de réaliser la ligne nouvelle mixte jusqu'à Perpignan et de développer les infrastructures portuaires pour offrir des alternatives au transport des marchandises par la route. Enfin, concernant le dédoublement de l'A9, il en défend le besoin, tout en considérant que des aménagements du tracé devront être recherchés.

Cette position est critiquée par le représentant d'une association de défense du cadre de vie à Baillargues. Il promet d'attaquer la décision du Ministre si le dossier n'était pas réouvert sous forme de débat public. S'exprimant depuis la salle, la Vice-présidente de l'agglomération de Montpellier estime qu'une ville comme Montpellier ne peut s'opposer à la venue de nouveaux habitants. Sur l'A9, elle souhaite une décision du Ministre allant dans le sens du rapport de la commission d'enquête et demande qu'en cas d'échec ultérieur, les crédits puissent être reportés sur le développement du tramway de Montpellier. Ce à quoi le représentant du ministère des Transports répond par la négative : l'Etat n'a en effet pas consacré de financement spécifique pour ce projet, celui-ci étant prévu sur les fonds propres d'ASF.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

ALES, MERCREDI 14 JUIN

La première partie de la réunion est consacrée aux projets routiers et ferroviaires en cours dont la réalisation paraît assez unanimement attendue.

Il s'agit notamment de la mise à 2x2 voies complète de la liaison routière Nîmes-Alès et de l'électrification de la ligne ferroviaire Nîmes-Alès, deux projets ressentis comme prioritaires tant par le MNLE, que par l'agglomération d'Alès ou le Conseil général.

Pour le président de la société Gérard Ducros, les entreprises industrielles alésiennes ont besoin d'un acheminement plus fluide de leurs marchandises. Il demande que la réalisation complète de la 2x2 voies aille de pair avec la réalisation des rocades de contournement de Nîmes, de façon à rejoindre rapidement l'A9.

Les ralentissements constatés sur les lignes ferroviaires secondaires, conséquences du sous-investissement passé dans l'entretien du réseau, inquiètent certains cheminots présents, au motif de la sécurité et du maintien des activités et des emplois dans le bassin alésien. Tout en se déclarant favorables à nombre de mesures présentées par l'Etat, ils regrettent que la question de leur financement ne soit pas suffisamment abordée.

Pour de nombreux participants, c'est la cohérence et la complémentarité des modes de transports qui fait actuellement défaut. Certains demandent la création d'un organisme, ou l'organisation d'une table ronde en Préfecture, rassemblant toutes les Autorités organisatrices de transport pour éviter les doublons ou la concurrence entre modes. D'autres participants estiment, avec la coordination associative, que la seule façon de sortir du ciseau « congestion/pollution » est de rompre avec la logique du « toujours plus de déplacements » au profit d'une relocalisation des emplois et d'une consommation économe en transport. Ils donnent la priorité aux transports collectifs et à des mesures d'aide aux mobilités de proximité sur la base des infrastructures existantes.

Pour le Directeur départemental de l'Équipement, une nouvelle gouvernance est effectivement à rechercher pour harmoniser les grandes infrastructures et les transports urbains. Il propose la mise en cohérence des volets transports des SCOT des agglomérations de Nîmes et d'Alès. Sur les grands axes, il pose la question de l'opportunité d'une nouvelle liaison routière pour déconcentrer les flux sur l'A9 et offrir une desserte d'est en ouest reliant Alès à la vallée du Rhône et à l'A75 au nord du département.

Les positions à l'égard de l'A79 sont plus controversées. Le délégué à la Prévention routière et le maire de Génolac se déclarent favorables à ce projet, ce dernier marquant sa préférence pour une mise à 2x2 voies des routes existantes plutôt qu'à un projet autoroutier. Il demande qu'on n'oublie pas la modernisation de la ligne ferroviaire des Cévennes au nord d'Alès qui passe par Génolac jusqu'à Mende et la Lozère, compte tenu de l'installation de nouveaux habitants dans les Cévennes, lesquels travaillent à Alès et Nîmes. Le représentant de l'association Sud Ardèche Environnement demande également un axe structurant non autoroutier sur les RN304 et 102.

Pour le Président de la Communauté d'agglomération du Grand Alès, l'attractivité et le dynamisme industriel du bassin alésien vont se traduire par une croissance démographique de 25% dans les 10 prochaines années. Pour répondre à la croissance attendue des déplacements, il demande l'achèvement de la 2x2 voies Alès-Nîmes et de la ligne ferroviaire ainsi que la création d'une 2x2 voies en piémont des Cévennes pour ouvrir une nouvelle

voie d'accès à l'A7 pour les grandes entreprises alésiennes. Ce dernier projet offrirait une alternative de délestage de l'A7-A9 bien plus efficace que la RN88 tout en évitant les impacts environnementaux liés au doublement de l'autoroute.

Cette position est soutenue par le président de la CCI d'Alès. Constatant les progrès technologiques réalisés dans les transports ces 50 dernières années, il estime qu'on doit avoir confiance dans la capacité du secteur à diviser par 4 ses émissions de CO₂. Pour lui, il existe un lien direct entre l'emploi et l'accessibilité, deux implantations d'entreprises à Alès ayant été manquées tout récemment pour cette raison. A sa suite, le président des transports Capelle estime que l'A79 serait positive pour l'emploi et l'activité des chargeurs et des professionnels du transport routier du bassin alésien même si, par ailleurs, beaucoup reste à faire pour réduire les transports inutiles. Interpellé sur l'instauration d'une écotaxe appliquée aux poids lourds, il pense qu'une telle mesure serait de nature à créer un nouvel équilibre en matière de fret et permettrait de mettre fin à certaines pratiques déloyales.

Avec d'autres participants, le représentant de l'association Agora 79 - Cévennes sans autoroute ne partage pas ces points de vue. Pour les 15 associations regroupées dans le collectif, la biodiversité remarquable du Gard et le besoin absolu de transparence hydraulique excluent tout projet autoroutier au nord du département. Contestant les effets positifs d'une autoroute sur l'emploi et pointant en revanche les risques d'aspiration des emplois et des activités à ses deux extrémités, il propose d'inverser la tendance au tout routier par des mesures d'amélioration des dessertes ferroviaires voyageurs et de développement du combiné rail-route. Il se prononce pour l'amélioration des routes nationales existantes et la mise en cohérence des SCOT et des PLU en matière de transport.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

AVIGNON, MARDI 20 JUIN

La première partie de la réunion est consacrée au report modal de la route vers les autres modes et aux moyens qu'il conviendrait d'y consacrer dans une aire urbaine fortement congestionnée. Pour de nombreux participants, la réouverture d'un service voyageurs sur la ligne Avignon-Carpentras, trop longtemps différée, constitue une priorité à inscrire dans le prochain contrat de projet Etat-Région. Côté marchandises, un conseiller régional PACA souhaite que l'Etat fasse évoluer la législation sur le transport des matières dangereuses, pour permettre leur report modal, et qu'il réévalue les perspectives du transport fluvial, les prévisions affichées dans le dossier support étant en passe d'être atteintes dès 2007.

Pour certains, la baisse des flux de marchandises sur autoroute est indissociable de la mise en place d'une taxation plus forte du transport de certains produits importés ; le cas des pommes du Chili vendues en Provence hors saison, est pris comme exemple des trafics inutiles que l'Etat, avec ses partenaires européens, devrait tendre à faire disparaître. Les mesures présentées par l'Etat, telles que la taxe carbone ou le péage généralisé pour les poids lourds sur les routes nationales et autoroutes urbaines, n'appellent pas de commentaires particuliers. Pour autant, de telles mesures ne sauraient pénaliser les foyers tributaires de la voiture, en l'absence d'une alternative de transport collectif.

La seconde partie de la réunion aborde les enjeux particuliers du territoire. Dans l'aire urbaine d'Avignon, placée aux confins de 2 régions et de 3 départements, la réflexion sur l'organisation du territoire et des transports se met en place depuis peu au travers de l'élaboration des SCOT et du PDU. Des efforts de coordination restent à faire pour relier le réseau des villes moyennes avec les grands axes de transport. De nombreux projets, essentiellement routiers, sont programmés et apparemment bien acceptés pour contourner Avignon, Arles, Grans ou Orange. L'ensemble du territoire connaît par ailleurs des pics d'ozone générés par les activités industrielles autour de l'étang de Berre, un phénomène préoccupant aggravé par les émissions de CO₂ des véhicules routiers.

Pour le directeur de l'Agence d'urbanisme de l'aire avignonnaise, le grand delta rhodanien est marqué par une urbanisation datant de l'époque romaine se traduisant aujourd'hui par des pôles urbains situés à 40 km les uns des autres. Dans cet espace, la périurbanisation s'organise autour des accès autoroutiers. Il recommande en conséquence la mise en place d'une gouvernance territoriale à cette échelle, de façon à mieux coordonner les SCOT encore trop nombreux. Il formule 3 propositions : prendre en compte le rôle de boulevards urbains que jouent désormais les autoroutes, conserver les terrains SNCF / RFF autour des gares en vue de la création de pôles relais, concevoir des zones d'activité avec des branchements routier, ferroviaire et si possible fluvial.

Pour l' élu délégué aux transports de l'agglomération du Grand Avignon, la superposition des périmètres de compétences rend difficile la coordination pourtant indispensable entre les autorités organisatrices de transports. Le futur PDU révisé de l'agglomération s'articulera autour du développement des transports collectifs, de la promotion des modes doux et de la création de parkings d'entrées de ville et de rabattement extérieurs.

Pour certains participants, il convient d'aller plus loin en décourageant l'usage de la voiture en ville. Ils demandent des dessertes en transports collectifs d'est en ouest répondant aux

déplacements entre bassins d'activité. Dans cet esprit, l'association pour le développement durable des Alpilles estime qu'il est temps que les villes moyennes du territoire coopèrent sans esprit d'annexion, en exploitant au mieux le réseau ferroviaire existant, propice à la mise en place d'une desserte TER ou de tram-train attractive.

La représentante de la Fédération d'associations « Mieux vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse » conteste qu'un agrandissement de l'autoroute constitue une solution de développement durable. Estimant que les citoyens n'ont plus confiance dans les décideurs, elle demande que les préoccupations des riverains de l'A7 soient enfin prises en compte, notamment en matière de protection phonique et de transparence hydraulique en cas d'inondations. Elle demande la mise en place des mesures de progrès technologique et de report modal ainsi que l'établissement rapide des mesures de régulation des trafics autoroutiers présentées par l'Etat : interdiction de doubler des poids lourds, modulation des péages et diminution de la vitesse à 110 km/h prioritairement entre 8h et 21h à proximité des secteurs urbanisés. Elle se déclare également favorable à la mise à 2x2 voies de la RN7.

Défendant le principe de l'agrandissement de l'A7 au motif de l'accroissement de 20% minimum des trafics, le représentant d'ASF souligne son double intérêt : permettre la requalification environnementale de l'autoroute actuelle, impossible à réaliser sous circulation, et assurer la sécurité de l'exploitation en cas d'incident. De nombreux participants contestent ce projet et cette approche. Pour eux, la préservation de la qualité de vie des riverains ne peut se faire sous condition d'agrandir l'autoroute : la mise aux normes les plus récentes de l'A7 est considérée comme un préalable.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

MARSEILLE, MERCREDI 21 JUIN

L'orientation prioritaire donnée au report modal à l'issue du bilan à mi-parcours du débat public semble faire l'unanimité parmi les participants. Côté voyageurs, l'achèvement d'un arc ferroviaire méditerranéen à grande vitesse et le développement de l'offre régionale TER constituent les solutions les plus attendues. Côté marchandises, les délais de mise en place d'une offre de report modal alternative à l'agrandissement de l'autoroute inquiètent les représentants des CCI. Ils demandent que des solutions soient trouvées pour assurer la fluidité des transports routiers dans l'attente de la réalisation de la LGV et des autoroutes de la mer.

Pour la représentante de la CFDT s'exprimant au nom des 3 régions, la saturation constatée sur les axes nord-sud et est-ouest réclame une action très volontariste en faveur des modes non routiers. Le choix de ne pas doubler les autoroutes devrait se traduire par la création de navettes maritimes régulières sur la façade méditerranéenne et par un développement soutenu des transports collectifs dans les aires urbaines.

Pour l'Etat, la congestion autoroutière est d'ores et déjà préoccupante sur l'A7 entre Valence et Orange, sur l'A9 entre Nîmes et Montpellier et autour de Nice. La périurbanisation, soutenue par une forte démographie, continuera à multiplier les déplacements domicile-travail sur ces axes qui constituent également des ouvertures stratégiques majeures pour les zones logistiques du delta rhodanien. Il convient donc d'assurer à la fois l'accessibilité interne de la région et sa grande accessibilité à l'échelle interrégionale et européenne, tout en considérant les 2 principaux enjeux environnementaux de la région : la non-fragmentation des espaces naturels protégés et la lutte contre la pollution de l'air, en partie accrue par les transports. Concernant l'avenir du système de transport, il s'agit de conjuguer la maîtrise des déplacements et la promotion des modes alternatifs. Ce qui explique le triplement annoncé du nombre des TER, la réalisation de réseaux de tramway dans les 3 principales agglomérations, la création de la LGV PACA et d'un certain nombre de projets routiers assurant le contournement des villes moyennes.

Ces perspectives ne satisfont que partiellement certains participants, inquiets du retard pris dans la réalisation des projets ferroviaires inscrits au contrat Etat-Région 2000-2006. La réalité des travaux engagés sur les lignes Marseille-Aix, Marseille-Aubagne et Cagnes-Antibes ne leur apparaît pas clairement. Ils demandent que des projets complémentaires soient inscrits dans les futurs contrats de projet, en particulier la réouverture d'une desserte voyageurs entre Aix et Marseille via Rognac ou la remise en service de la ligne Carnoules-Gardanne. Pour la représentante du comité d'action camion, les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille sont confrontés à des nuisances croissantes de poids lourds desservant le port. Elle demande par ailleurs une meilleure desserte en tram ou TER entre ces quartiers et le centre ville.

Pour le président de la commission aménagement du territoire de la Communauté urbaine de Marseille, il faudra du temps pour apaiser la circulation dans ces quartiers. La création de haltes ferroviaires permettra de mieux les desservir à terme, l'Estaque sera alors à 10 min de St Charles. Il avance 3 priorités pour l'aire métropolitaine marseillaise : la reconnaissance de la place portuaire marseillaise au niveau national face à la concurrence des autres ports, l'urgence de la LGV PACA comme maillon essentiel d'un arc méditerranéen, ouvert sur

l'Italie, pour désengorger les grands axes et libérer des sillons pour le RER et enfin la nécessité de développer les relations entre les agglomérations du delta rhodanien. Concernant les mesures alternatives à l'élargissement des autoroutes, il demande la création de corridors alternatifs tels que l'A75 et l'A51 et une desserte marchandises par le tunnel du Montgenèvre. Il est également favorable aux mesures de régulation des trafics sur autoroute dans la mesure où elles feront la preuve de leur efficacité. Il mentionne notamment la maîtrise de la mobilité routière en pénalisant les déplacements routiers à courte distance et l'aménagement des routes nationales. En matière d'urbanisme, il se prononce en faveur d'une densification de l'habitat autour de noyaux urbains bien desservis en transports collectifs, seule solution pour accueillir les nouveaux arrivants dans les 10 prochaines années.

Pour l'Etat, le concept d'arc méditerranéen n'a guère de pertinence, côté italien, pour des trafics de marchandises essentiellement destinés au nord de l'Italie. L'échec de la liaison maritime Fos-Savone s'explique par le fait que les trafics routiers actuels bifurquent vers le nord après Gênes, ce qui milite pour un report des marchandises sur le projet ferroviaire Lyon-Turin. En revanche, la liaison par le Montgenèvre pourrait offrir aux voyageurs une alternative au passage par Lyon.

Pour le représentant de la Communauté urbaine de Marseille, le contexte social du port n'explique pas tout. A ses yeux, l'agrandissement de l'hinterland du port marseillais est la condition essentielle de sa compétitivité future et tout projet tendant à agrandir celui de Barcelone joue dans le sens contraire.

Pour le représentant du CERHE, le port de Marseille est encore insuffisamment équipé pour espérer capter le potentiel de 5 millions de conteneurs dans les 20 ans qui viennent. En ce qui concerne le report modal, il estime que les efforts devraient porter prioritairement sur les transports domestiques internes aux 3 régions et qui sont de loin les plus importants. Face au déficit en transports collectifs, il demande une réelle coopération entre les trop nombreux opérateurs et autorités organisatrices de transports du delta rhodanien.

Pour le représentant de l'association Arc Environnement, on ne peut favoriser l'essor de solutions alternatives et soutenables à la route qu'en bloquant tous les projets favorables au mode routier.

Il est convaincu que le refus de construire de nouvelles autoroutes favoriserait l'émergence d'idées nouvelles comme ce fut le cas à la suite des contraintes appliquées à l'amiante ou au gaz CFC.

Il soutient une série de mesures concrètes pour chaque mode. Concernant la voie d'eau, il demande la réalisation d'une percée mer-fleuve à Fos et pour le maritime, l'optimisation des installations à Fos pour accueillir les autoroutes de la mer et des bateaux porte-conteneurs rapides. Pour le fer, il souhaite la réouverture de Gardanne-Carnoules et pour la route, une taxation ciblée pénalisant les transports en transit et épargnant les transports locaux dits en « ramasse ». Vis-à-vis des consommateurs, il estime que des étiquettes intelligentes, dotées de puces, permettront de les renseigner d'ici à 2010 sur le kilométrage effectué par les produits qu'ils achètent. Il propose enfin que la rentabilité des grands projets soit étudiée sur une durée de 100 ans.

Interrogés par l'Etat sur les mesures que pourraient prendre par les acteurs locaux pour faire face à l'afflux démographique, les 3 intervenants font des propositions différentes. L'association Arc Environnement propose de rendre obligatoire les Plans de déplacements pour toutes les entreprises. Pour la Communauté urbaine de Marseille, des pistes existent en matière d'habitat et de transport, notamment en travaillant à l'échelle de l'interscot mais au prix d'efforts de pédagogie soutenus tant en direction des maires que des citoyens. Pour le

CERHE, il faut veiller à préserver la disponibilité des réserves foncières dont dispose le port de Fos pour assurer son développement.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

MONTELMAR, VENDREDI 23 JUIN

Agrandir ou non l'A7 entre Valence et Orange ? Pour ASF, on ne peut tirer un trait sur l'autoroute. Contestant le chiffre de 8000 camions reportés sur le fer, avancé par la SNCF, le représentant d'ASF l'estime en fait à 3000 véhicules, auquel s'ajouterait 1000 poids lourds reportés sur la voie d'eau. Il resterait ainsi au moins 4000 poids lourds de plus sur l'A7 effectuant des transports inférieurs à 600 km. L'augmentation de capacité de l'A7 est également perçue comme inévitable par l'OITC. Son représentant considère que le transport routier est un facteur essentiel de l'activité des entreprises et de l'emploi et qu'on ne saurait bloquer les déplacements pour cette raison. Confirmant la croissance de 40% des trafics et les limites du report modal, il précise que la congestion est essentiellement le fait des véhicules légers ; la preuve en étant apportée le dimanche, un jour très chargé en dépit de l'interdiction de circuler appliquée à tous les camions ne transportant pas de denrées périssables.

La prévision de l'augmentation des trafics ne justifie pas l'agrandissement aux yeux des Verts de la Drôme, notamment parce que la nécessaire relocalisation de l'économie permettra de réduire les flux. Annonçant une prochaine délibération sur la problématique du débat, la Vice-présidente du Conseil général de la Drôme estime que l'élargissement de l'A7 n'est pas une réponse durable à l'augmentation des trafics. Elle demande la tenue des engagements pris en faveur du fer, le développement des plates-formes intermodales et l'aménagement d'aires de parkings aux entrées et sorties de l'A7 pour favoriser le co-voiturage.

Moins optimiste sur les effets du report modal, le représentant du Comité des quartiers sud de Rochemaure demande des moyens de contrôle accrus pour faire appliquer réellement l'interdiction de circulation des poids lourds le dimanche, une taxation plus forte de ceux-ci et l'harmonisation européenne du temps de travail des chauffeurs. Le représentant de l'association Colère 26 en appelle pour sa part au courage de l'Etat pour trouver des solutions autres que l'agrandissement des tuyaux. L'Association Viviers Déviation confrontée à la traversée de 18 000 véhicules/jour en été demande quant à elle un nouveau franchissement du Rhône et une solution routière pour désenclaver le Massif Central à partir de la vallée du Rhône. Confirmant le potentiel de 8000 poids lourds reportables de la route sur le fer, le représentant de la SNCF y met la condition d'un changement des règles du jeu actuelles, trop favorables à la route. Concernant la réouverture de la rive droite du Rhône au trafic voyageurs, il s'inquiète des possibilités d'augmenter simultanément les trafics fret et voyageurs tant que les points de congestion de Lyon et de Nîmes n'auront pas été résolus.

Pour Eric Besson, député de la Drôme, si les mesures à long terme sont intéressantes, il y a urgence à agir dès à présent pour rétablir la sécurité et la santé publique des usagers et des riverains de l'autoroute. Appréciant l'opposition des populations aux projets de 2x5 voies sur l'A7 ou de barreau autoroutier A7-A49, il propose de fixer à 15 000 camions par jour le seuil plafond à partir duquel des mesures de réservation ou de régulation devraient s'appliquer sur l'A7. Il demande instamment à ASF de mettre en place, aux entrées de l'autoroute, une information permettant aux automobilistes de connaître les durées moyennes de parcours, de façon à éviter qu'ils ne s'engagent dans une souricière en période de congestion. L'élue de la communauté de communes de Montélimar - Sésame s'oppose également à l'agrandissement de l'A7, il souhaite qu'on favorise la compétitivité du feroutage et du cabotage maritime pour les marchandises et qu'on offre aux voyageurs des

alternatives à l'A7, des liaisons TER nouvelles et notamment une gare TGV sur le territoire de la Communauté. Au nom des élus ardéchois, il demande un nouveau pont à Châteauneuf-du-Rhône pour répondre à l'augmentation des trafics routiers sur la RN102. Ceux-ci attendent également la mise en place d'un SCOT à l'échelle des 2 rives du Rhône, seul susceptible d'assurer un schéma de transports cohérent, prenant en compte tous les modes, les nuisances de ceux-ci et le développement économique du secteur. Pour le Maire de Montélimar, il faut réaliser rapidement les corridors alternatifs à l'A7 : liaison ferroviaire Lyon-Turin, A51 et A79.

Pour ASF, l'augmentation de capacité de l'A7 rendrait possible la mise à niveau de l'autoroute aux normes les plus récentes, soit une baisse des émissions sonores de l'ordre de 7db. Le maire adjoint d'Allan conteste que la création de voies nouvelles se rapprochant de certaines habitations de sa commune, non impactées pour l'instant, puisse se traduire par une amélioration. Il estime que les possibilités d'évacuation en cas d'accident seraient contraintes par la création des voies coaxiales destinées aux poids lourds. Un représentant d'association demande que l'autoroute actuelle soit mise en conformité avec la loi sur le bruit et la nouvelle directive européenne, sans agrandissement. Ce qu'ASF estime impossible compte tenu des coûts et des espaces nécessaires pour disposer les dispositifs antibruit.

Regrettant que le débat se déplace d'un enjeu écologique vers un enjeu économique, un conseiller municipal de Montélimar demande que les pro et anti-agrandissement sortent de l'affrontement idéologique pour travailler ensemble à de réelles solutions.

Dans son intervention, le représentant du Réseau Actions Transports met en garde contre un débat qui semble considérer comme inéluctable l'augmentation de 40% des trafics et la prépondérance de la route en dépit du réchauffement climatique, de la fin du pétrole bon marché et des incertitudes du progrès technologique. Craignant qu'on en reste à un débat d'experts et à un dialogue de sourds à l'instar du débat sur l'A51, il formule plusieurs propositions alternatives à l'agrandissement des autoroutes. Parmi les mesures de mobilité soutenable, il privilégie l'éco-redevance sur les pollutions réelles des véhicules pour financer les modes non polluants et le développement du covoiturage. Plus globalement, il considère comme obligatoires des mesures favorisant le report modal, un aménagement du territoire moins consommateur d'espace ainsi que des changements du système de production. Il propose de faire de la mobilité douce une grande cause nationale pour expliquer aux citoyens la nécessité d'un changement des comportements en matière de transport.

Face au développement de la maison individuelle et à l'étalement urbain, certains élus demandent la pleine application de loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) voire sa modification, pour tenir compte des effets pervers de cette loi, notamment le renchérissement du foncier. Pour le Directeur de la DDE, l'extension de cette loi aux communautés de communes pourrait être envisagée.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

MENDE, MARDI 27 JUIN

Quels bénéfices peut attendre la Lozère de la mise à 2x2 voies de la RN88 entre Toulouse et Lyon ? C'est autour de cette question controversée que s'organisent les échanges entre pro et anti-RN88.

Pour l'Etat, il s'agit moins d'un réel itinéraire de délestage du corridor rhodanien (4300 véhicules/ jour seulement pourraient être reportés en moyenne annuelle et 8000 en été) que d'un projet d'aménagement qui permettrait, en l'absence d'alternative ferroviaire, de rapprocher la Lozère des grands axes et de développer ses potentiels dans les secteurs de l'agriculture, du médico-social et du tourisme. Dans un contexte de fragilité démographique, le défi à relever est de contribuer au développement économique du territoire tout en s'intégrant au mieux dans un environnement remarquable, source d'attractivité.

Le président du Conseil général de Lozère fixe ainsi deux grands enjeux à l'aménagement de la RN88 : d'une part, désenclaver le territoire d'est en ouest pour éviter le départ des jeunes et développer l'emploi ; d'autre part, offrir une alternative ponctuelle à l'A7-A9 en cas de crise ou tout au moins alléger les contraintes de congestion sur ces axes. Il préconise un aménagement à 2x2 voies avec un statut de route express à 110 km/h pour les sections difficiles et sous forme d'autoroute là où c'est possible.

Développant l'idée d'un réseau routier maillé et d'un développement économique mieux équilibré, un conseiller général, membre du syndicat de promotion de l'axe Lyon-Toulouse, voit dans la RN88 l'outil permettant d'attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux habitants. Il en demande la réalisation rapide pour tenir les délais annoncés dans le dossier du débat public.

Pour le maire de Mende, président de la Communauté de communes de la Haute Vallée d'Olt, continuer à construire de nouvelles infrastructures dans le corridor rhodanien ne fera que multiplier les engorgements. La réalisation progressive du maillon manquant de la nouvelle RN88 entre Le Puy et l'A75 favoriserait à ses yeux le développement des territoires desservis tout en apportant une réponse à la sécurité des transports routiers, notamment à la traversée des villes. Il demande la réalisation prioritaire des déviations des principales villes actuellement traversées. Enfin, pour le représentant de l'association « Oui à la RN88 à 2x2 voies » le projet serait une réponse à l'expatriation des jeunes qui manquent de travail. Il estime qu'avec une population vieillissante de 73 000 habitants, le département de la Lozère est menacé de rattachement à ses départements voisins, si la baisse de sa population devait se poursuivre.

Ces prises de position engendrent dans l'assistance de nombreuses réactions négatives. Certains participants considèrent que la modestie des trafics reportés ne justifie pas un tel investissement. D'autres contestent les prétendus effets induits sur le développement économique. Pour eux, la RN88 risque au contraire de drainer les activités économiques à ses extrémités, sans irriguer les territoires intermédiaires. Beaucoup craignent un impact environnemental très lourd et une fragilisation des écosystèmes alors que l'environnement est un atout majeur de la Lozère. Le projet apparaît surtout favorable aux trafics en transit sans réel intérêt pour les lozériens.

Par ailleurs, le lancement prochain d'une concertation sur la mise à 2x2 voies de la RN88 fait naître des inquiétudes et des interrogations : le tracé est-il arrêté ? Quel est le sens du débat public si tout est déjà décidé ?

En dépit d'un nouveau recadrage de l'Etat, certains participants contestent la prévision d'une augmentation d'environ 40% des trafics sur les grands axes autoroutiers. Pour eux, le débat devrait porter sur les moyens de limiter les transports à l'avenir, notamment en maîtrisant la demande et en modifiant l'appareil productif.

Pour le représentant de l'association lozérienne pour l'étude de l'environnement et de l'association « Non à l'autoroute », le constat environnemental global interdit toute vision uniquement lozérienne. Persuadé qu'il n'y a pas de solution pour poursuivre les trafics tout en diminuant les nuisances, il demande qu'on infléchisse les tendances actuelles qui mènent à une impasse.

Il se déclare favorable aux mesures d'aménagement du territoire, de relocalisation de l'économie et de changement de comportement, ainsi qu'aux mesures de report modal et de régulation.

En revanche, il se déclare totalement opposé à la construction de nouvelles autoroutes. Considérant la mise à 2x2 voies de la RN88 comme un projet contraire au développement durable, il conteste le besoin d'anticiper la demande en l'absence de réels problèmes de congestion sur la route actuelle. Il souhaite néanmoins un certain nombre d'aménagements sur place, notamment la création de créneaux de dépassement et les contournements de Mende et de Langogne. Il souhaite le développement de transports publics sur le territoire, en particulier la modernisation de la ligne Béziers-Neussargues.

Au fil des échanges et en l'absence de données concrètes sur les retombées économiques locales d'un tel aménagement, d'autres points de vue s'expriment, qui vont souvent dans le sens de la conciliation.

Pour l'association « Web du Gévaudan », la Lozère doit se doter d'une image de ruralité moderne pour maintenir et attirer les populations dont elle a le plus grand besoin. A ce titre, le désenclavement numérique via le haut débit, mis en œuvre par le Conseil général, est considéré comme un complément du désenclavement physique. La responsable logistique de l'entreprise Sollac à St Chély d'Apcher, tout en étant favorable à l'amélioration des infrastructures routières, n'est pas opposée à des mesures permettant aux consommateurs d'identifier le nombre de kilomètres parcourus par les produits. En ce qui concerne une éventuelle taxe appliquée aux poids lourds, elle demande qu'elle ne modifie pas l'équilibre entre les acteurs de la filière transports.

En guise de conclusion, certains élus locaux estiment qu'il est possible de sortir des positions de principe pour ou contre la RN88 et de s'engager collectivement dans un projet qui soit réellement compatible avec l'environnement. Si l'opportunité d'aménager la RN88 existe, il convient d'innover en termes de méthode et de définir les grandes caractéristiques et les meilleurs tracés possibles en concertation avec l'Etat, les élus et les associations de défense de l'environnement.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

PRIVAS, MERCREDI 28 JUIN

Peut-on à la fois réussir à aménager le territoire ardéchois et délester la vallée du Rhône ? Faut-il agrandir l'A7 ou envisager un itinéraire de délestage en piémont des Cévennes jusqu'à Narbonne ? S'agirait-il alors d'une nouvelle autoroute ou d'une 2x2 voies gratuite à statut de route express ?

A ces questions la plupart des participants donnent la priorité à l'irrigation en profondeur de leur département au moyen d'un axe routier structurant, assortie de mesures de report modal des trafics de l'A7 vers les autres modes dans la vallée du Rhône.

Après la présentation par l'Etat des enjeux d'un territoire montagneux presque totalement tributaire de la route, le président du Conseil général revient sur les choix routiers de la collectivité territoriale. D'une part, opposition aux nuisances du doublement de l'A7 et à la mise en place d'une tarification différenciée qui pénaliserait les usagers locaux pour lesquels l'autoroute est une artère indispensable ; d'autre part, soutien à l'aménagement d'un axe RN102 pénétrant et à la création d'un axe structurant situé en zone des piémonts en cas de non élargissement de l'A7. Il s'agirait alors de préférence d'une route nationale à 2x2 voies, gratuite et moins pénalisante sur l'environnement que le projet d'autoroute A79. Avec le transfert des nationales au Département, il en appelle à la solidarité financière de l'Etat et de la Région pour aider l'Ardèche à financer la modernisation de son réseau routier. Il souhaite que l'Etat se décide enfin sur les deux projets majeurs qui restent de sa compétence et conditionnent la modernisation de son réseau : aménagement de la RN102 et création d'un axe des piémonts. A l'échelle régionale, il se prononce en faveur d'une meilleure exploitation du Rhône, grâce notamment à l'aménagement d'un canal Saône-Rhin et la création d'une halte fluviale sur la commune de Pouzin. Il demande la requalification environnementale des voies ferrées et autoroutières, comme condition de l'acceptabilité de nouveaux trafics par les riverains. Il demande également la réouverture aux voyageurs de la ligne de la rive droite du Rhône.

Pour le maire de Privas, le transfert de la RN 86 au Département est un scandale s'agissant d'un axe essentiel de transit en cas de difficulté sur l'A7. Il est favorable à la création d'un axe structurant en piémont apte à soulager l'A7 et à irriguer le territoire en profondeur. Il ne s'oppose pas à ce que cet itinéraire soit autoroutier dès lors qu'il desservirait finement les bassins de vie et contribuerait au maintien des activités économiques. Le président de la Communauté de communes « Privas - Rhône et vallées » demande que la fluidité de l'A7 soit assurée par des mesures de report modal. Il estime nécessaire de trouver une solution routière pour la portion Valence-Privas en assurant un accès fiable ou régulier vers Aubenas. Le président de l'association des maires Drôme Ardèche souligne pour sa part la nécessité d'irriguer par la route le monde rural ardéchois en l'absence de toute solution ferroviaire. A ce titre, l'amélioration de la RN102 lui apparaît prioritaire pour éviter la fuite des activités économiques vers Montpellier et maintenir sur place les populations rurales.

Le vice-président de la commission transport au Conseil régional, membre du parti communiste, demande aux élus ardéchois de clarifier leurs positions sur l'A79. Il présente 3 propositions : un référendum sur l'autoroute, une alternative ferrée pour accéder à la grotte Chauvet (200 000 visiteurs/an) et la reprise par l'Etat de la gestion de RN86. Au nom des Verts, un élu se déclare opposé au doublement de l'A7 et à l'autoroute ardéchoise. Il est en

revanche favorable à la réouverture aux voyageurs de la ligne de la rive droite du Rhône tout comme aux déviations de Viviers et du Teil, deux points noirs vivement dénoncés par de nombreux participants. L'association Vivier déviation se plaint des nuisances et des risques engendrés par le passage de 18000 véhicules/jour dont 1400 poids lourds, certains transportant des matières dangereuses.

Le député de l'Ardèche membre de la majorité parlementaire et du groupe d'opposition à l'exécutif départemental demandent à ce qu'on réfléchisse bien aux conséquences pour les entreprises et le développement économique d'un éventuel abandon du projet d'A79. Le représentant de l'OITC constate en effet le service indispensable rendu par la route dans les zones excentrées et le départ prévisible d'entreprises ardéchoises des vallées à destination du corridor rhodanien. Le président de la CCI d'Ardèche méridionale partage cet avis. Pour lui, l'éloignement est une cause majeure de délocalisation des activités ardéchoises et entraînerait une régression économique et sociale. Il demande l'aménagement de la RN102 pour desservir le bassin d'Aubenas avec une connexion directe à l'A7 ainsi que la création d'un axe structurant de délestage en piémont ardéchois.

Pour le représentant de l'association Sud Ardèche Environnement, l'autoroute est un piège : plus on en fait plus il faut en faire. Il demande un moratoire sur la construction de nouvelles autoroutes et propose à la place d'améliorer le réseau routier existant conformément à la vocation « nature » du département. En réponse à la problématique globale du débat public, il formule toute une série de propositions aptes à alimenter une nouvelle politique des transports. A l'échelle européenne et nationale, il souhaite que l'on mise sur la formation et la recherche énergétiques comme réponse à la fin du pétrole bon marché. A l'échelle régionale, qu'on développe les voies non routières tout en baissant le prix des transports en commun et en rapprochant les lieux de production des lieux de consommation. Pour l'Ardèche, il propose un programme de contournement des villages pour assurer la sécurité, des études pour le raccordement au TGV de Privas et d'Aubenas et l'amélioration des liaisons routières, d'une part, entre Aubenas et Privas, d'autre part, vers la Lozère.

Au terme de la réunion, l'ancien président du Conseil général, aujourd'hui sénateur de l'Ardèche, constate une large unanimité sur la nécessité de combler le déficit d'accessibilité du département à la fois du nord au sud mais aussi d'est en ouest. Un mariage lui semble possible entre différents modes : le fer pour les voyageurs en rive droite du Rhône, la voie d'eau pour le transport des marchandises en complément de l'A7, la route avec l'aménagement de la RN102 entre Privas et Aubenas avec prolongement vers Langogne d'une part et vers Alès d'autre part.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

LYON, JEUDI 29 JUIN

Pour le DDE, la métropole lyonnaise est menacée dans son ambition internationale et son développement par un morcellement institutionnel (10 Scot à l'échelle de l'aire urbaine, 4 départements) et un développement urbain fort consommateur d'espace (2 fois plus rapide que l'augmentation de la population). Le système de transport doit à la fois désengorger Lyon par des voies de contournement ferré et routier et relier les pôles majeurs de ce territoire tripolaire de 2,3 millions d'habitants, notamment par le développement des transports collectifs et la réalisation d'infrastructures d'intérêt national et international : A48, A432, A45, A89, LGV Lyon Turin et branche sud du TGV Rhin-Rhône.

Pour le vice-président de la Communauté urbaine du Grand Lyon, de nombreux déplacements nord-sud pourraient éviter la vallée du Rhône en empruntant des itinéraires alternatifs, au bénéfice de territoires qui seraient heureux de les accueillir. Concernant le report modal des marchandises, il souhaite que l'Etat accélère la réalisation du contournement ferré complet dans ses parties nord et sud et le développement des plates-formes portuaires sur le Rhône. Il estime que les collectivités locales n'ont pas vocation à financer les grands flux nationaux mais à gérer les seuls trafics locaux. Il n'est donc pas favorable à la création de nouvelles infrastructures qui créeraient des conflits d'usage entre trafics locaux et de grand transit. Répondant à un opposant à la création d'une nouvelle autoroute entre Saint-Étienne et Lyon, il se prononce contre l'idée d'un moratoire indifférencié en matière d'autoroute et pour une analyse des besoins au cas par cas. Interpellé par le représentant de la Fnaut Rhône-Alpes qui souhaiterait qu'on étudie une alternative de type tram-train au bouclage du périphérique routier, il répond qu'il est utopique d'espérer convaincre les 500 000 automobilistes d'abandonner leur voiture pour entrer chaque jour dans Lyon. Le périphérique est à ce titre une solution à la traversée systématique par le centre ville. Sur le péage urbain, il se déclare en revanche réservé : impossible réglementairement en France à ce jour, le péage urbain risquerait de sacraliser une partie de la ville au détriment des autres et d'opérer une sélection par l'argent. Il faut plutôt selon lui rechercher un équilibre entre le financement de voies de contournement et l'accès au centre ville.

La controverse sur les prévisions de report modal de l'Etat rebondit après que les représentants de RFF et de la SNCF aient confirmé la possibilité de reporter 40 à 60 % de la croissance future des trafics voyageurs sur les modes non routiers et cela contrairement aux estimations de l'Etat qui chiffre ce report dans une fourchette de 10 à 30%. Pour le représentant de la Direction des routes, plus que les chiffres, ce sont les conditions à réunir qui importent. Prenant l'exemple du TGV Méditerranée, il estime qu'il capte au mieux 1000 véhicules légers par jour à l'A7 soit seulement 1% du trafic voyageurs. Le représentant de l'OITC partage cette approche. Il considère que le fret routier augmentera de 30% à l'horizon 2020-2025, en dépit des efforts indispensables à faire en faveur du report modal. Face à la pénurie de moyens financiers, il recommande de faire payer l'usager plutôt que le contribuable. Enfin, parier comme certains participants sur la relocalisation de l'économie et la maîtrise des déplacements lui apparaît irréaliste et contraire au développement des entreprises et des emplois. Cette analyse rejoint celle de la CCI de Lyon. Son représentant prévoit la sclérose de la vallée du Rhône si l'augmentation des trafics n'est pas accompagnée par de nouvelles infrastructures performantes. Favorable aux mesures présentées par l'Etat dans le domaine ferré et fluvial, il doute qu'elles soient capables de

répondre à la demande future de déplacement. Considérant que le citoyen doit accepter ce que le consommateur demande, il souhaite que soient réservées les emprises foncières pour l'agrandissement de l'A7.

De nombreux élus et représentants d'associations se déclarent opposés à tout nouveau projet autoroutier. La coordination associative, contestant le lien entre développement économique et transport autoroutier, stigmatise les impacts certains sur l'environnement et réclame l'instauration d'une taxe de type RPLP pour favoriser les modes non routiers. Le représentant de la Fnaut Rhône-Alpes considère que la congestion est indissociable de la richesse d'une ville mais qu'il faut des réponses non routières pour la gérer. Estimant que les bouchons sur l'autoroute entre St Etienne et Lyon concernent environ 10% du temps de parcours, il recommande d'envisager une liaison ferroviaire plutôt qu'une nouvelle autoroute. Les représentants des associations DARLY, Sauvegarde des coteaux du lyonnais (ouest) et BICEFAL constatent que les contournements successifs de Lyon ces trente dernières années n'ont fait qu'étaler la ville et multiplier les nuisances. Ils dénoncent également le projet d'une nouvelle autoroute entre Saint Etienne et Lyon et proposent à la place de sécuriser et de réduire les impacts sur l'autoroute existante et de mettre en place un service de type RER entre les deux villes. Ils estiment que le CIADT 2003 est incompatible avec le respect du facteur 4 et soutient les préconisations du rapport sénatorial sur le changement climatique proposant une augmentation de 1% de la TIPP pendant 10 ans et la mise en place d'une vignette carbone.

Pour le représentant du Conseil régional Rhône-Alpes, il convient de réfléchir à d'autres formes de croissance en n'hésitant pas à remettre en cause la course effrénée à une logistique permanente qui stérilise des surfaces importantes sans créer beaucoup d'emplois. Face à la certitude du changement climatique, la priorité devrait être à la réduction volontariste des déplacements en commençant par les plus polluants et les plus inutiles. Le représentant du comité de contrôle de la pollution atmosphérique du Rhône demande que soit précisé l'impact des différentes mesures en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Il évalue quant à lui à 30% d'ici 2010 l'augmentation de ces émissions. Favorables à une meilleure utilisation du Rhône, les représentants de la Frapna et de la Fnaut, ne remettent pas en cause l'abandon du canal Rhin-Rhône, incapable d'offrir un temps de parcours satisfaisant sur le transit nord-sud et par ailleurs doté d'un bilan énergétique négatif. Le président régional de la batellerie regrette l'absence d'une culture du fluvial en France et propose en revanche d'aménager les deux axes montants Seine Nord Europe et Moselle-Saône.

Si le contournement ferroviaire semble bien accepté dans son principe, ses grandes caractéristiques sont sujettes à controverses. Pour l'Etat et RFF, il s'agit avant tout de déplacer les trains de fret en grand transit passant par la gare de La Part Dieu et de les remplacer par des TER cadencés à l'échelle de l'aire urbaine et de la région. Concernant le tracé au sud, il sera étudié en intégrant les propositions de l'association Fracture en vue de comparaison. Cette dernière, opposée à la circulation en zone urbaine, conteste que le contournement ferroviaire tel qu'il est prévu permettra de concurrencer la route. Elle réclame une ligne dédiée au fret en dehors des zones urbaines et desservant les chantiers multimodaux à Valence et Ambérieu. Une association de Saint-Priest fait état de ses craintes concernant les nuisances créées par le passage des convois de marchandises, la nuit et au milieu de quartiers populaires, et des risques de ces circulations à proximité de sites classés Seveso.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

NARBONNE, LUNDI 3 JUILLET

Des participants notent un certain nombre de faiblesses dans le dossier support du débat : l'absence de l'aérien, la séparation entre impacts globaux et impacts locaux des transports sur l'environnement, la sous-estimation de la hausse du prix du baril à l'horizon 2025 et l'absence d'étapes chiffrées pour atteindre le facteur 4. Sur le volet social, un participant regrette le manque de mesures concernant les catégories de populations les moins favorisées. Il propose des mesures tarifaires pour le train et une prime à la mise au rebus des voitures polluantes. Un autre demande qu'un abonné TER puisse emprunter indifféremment les TER, TGV et TEOZ compte tenu de la faiblesse de la desserte actuelle.

Pour certains d'entre eux, la volonté de report modal affichée par l'Etat est en contradiction avec les délais annoncés pour la réalisation de la ligne Montpellier-Perpignan ; un projet jugé urgent et indispensable compte tenu de l'accroissement constaté des poids lourds sur l'autoroute et des besoins de densifier l'offre TER. Un participant met en cause la décision de lancer un débat public sur ce projet en 2008 alors que tout le monde semble d'accord pour le réaliser. Une position partagée par l'assistante parlementaire d'un sénateur de l'Aude qui constate que, 15 ans après le débat Querrien, il est grand temps de lancer ce chaînon manquant d'une centaine de kilomètres. A cet égard, l'Etat remarque qu'il appartient le cas échéant à RFF de plaider que ce projet a suffisamment été débattu et qu'il n'est pas utile d'organiser un nouveau débat. Pour RFF, un nouveau débat public se justifie par le montant de l'investissement considéré la recherche de nouvelles fonctionnalités (compte tenu du volet fret que comporte désormais le projet) entre la ligne nouvelle et la ligne actuelle. Les représentants du comité de défense des quartiers sud de Montpellier opposé à la LGV et au dédoublement A9 contestent la nécessité de ces infrastructures au droit de Montpellier. Ils demandent à la place un aménagement des sorties de l'autoroute et un périphérique pour répondre à la croissance des trafics locaux.

Dans ses interventions, le maire de Narbonne, président de la communauté d'agglomération de la Narbonnaise souligne le rôle essentiel joué par les voies de communication dans le développement de sa ville depuis l'époque romaine. Au terme d'une étude sur les impacts des transports sur l'environnement, il chiffre à 52% la part des transports dans les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire. 44% de ces émissions sont générées par les deux autoroutes A9 et A61 et 33% revenant aux véhicules en milieu urbain. Depuis peu, un Plan de déplacements urbains favorisant le transport collectif et l'usage du vélo est en place pour répondre à la seconde partie de cette problématique. Les élus entendent doubler la fréquentation des transports collectifs en 10 ans avec un objectif d'amélioration de la fluidité de 30% à court terme et avec un parc de véhicules aux normes Euro5 dès 2008. Sur le volet énergétique, la ville vise l'indépendance énergétique en misant sur le solaire et l'éolien. Au plan économique, il se déclare réticent à l'accueil de vastes plates-formes intermodales, il préfère orienter le développement de sa ville sur des activités tertiaires à valeur ajoutée, sur un tourisme de qualité et sur la recomposition d'une partie des terres agricoles vers la production de bio-carburants assortie des équipements industriels nécessaires dans les ports. Enfin, pour que la croissance de la mobilité ne se traduise pas par une aggravation du bilan environnemental à l'échelle de la région, il préconise la modernisation des ports de Sète et Port-La-Nouvelle, la construction de la LGV mixte Montpellier-Perpignan et l'amélioration des conditions de circulation sur l'autoroute.

La vice-présidente du Conseil régional Languedoc-Roussillon déplore pour sa part la timidité des mesures de maîtrise de la mobilité routière. Trouvant inadmissible que les stocks de marchandises soient désormais reportés dans les camions, elle défend l'idée d'une taxe poids lourds appliquée en fonction du nombre de kilomètres parcourus, du poids du camion et de la pollution qu'il engendre. Pour l'Etat, une telle taxe pourrait être étendue à tout le réseau routier national, sans excéder cependant les coûts externes constatés car le Conseil d'Etat l'interdit. Une taxe carbone additionnelle pourrait compléter ce dispositif mais sans garantie quant à son affectation au financement des transports collectifs. Opposée à la création de nouvelles infrastructures routières, elle propose d'aménager au mieux celles qui existent, notamment en doublant la surface des parkings aux entrées d'autoroute et en créant des voies réservées aux péages pour faciliter le co-voiturage.

Le représentant de l'association Ecologie de Carcassonne, des Corbières et du littoral audois regrette qu'on mette en parallèle le développement du fer et de la route. Il souhaite l'arrêt des investissements routiers au profit de la réouverture de lignes ferroviaires secondaires, notamment celle de Bise et la liaison Carcassonne-Perpignan. Favorable à des campagnes de sensibilisation du public pour prévenir les mobilités inutiles, il propose de généraliser des étiquettes mentionnant la provenance des produits et de réduire le taux de la TVA sur les produits de proximité.

Pour le directeur des infrastructures et de l'environnement au Conseil général de l'Aude, le train ne règlera pas tout. Constatant l'absence de routes nationales dans le département et la congestion supplémentaire attendue sur l'A9 avec la prochaine arrivée de l'A75 à Béziers, il plaide pour l'amélioration du réseau routier départemental.

Interpellé par l'Etat sur les mesures qu'il conviendrait de prendre pour faire face à l'afflux touristique, le maire de Narbonne constate des phénomènes nouveaux : installation périodique de résidents étrangers, saison touristique étendue à au moins 6 mois par an, transformation progressive des stations du littoral en quartiers de Narbonne. La vice-présidente du Conseil régional est pour sa part favorable à la réservation d'accès pour les grands départs, soit une dizaine de jours par an. Pour l'association Eccla, il faudrait développer des offres de train+auto en TGV, d'Allemagne en Espagne pour diminuer les pointes de l'autoroute, Narbonne disposant à cet égard d'une gare train-auto sous-utilisée.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

GRENOBLE, MARDI 4 JUILLET

Des efforts plus soutenus de report modal permettraient-ils de se passer d'un agrandissement des autoroutes ? C'est à nouveau autour de cette question que s'organisent les premiers échanges.

Pour le représentant de la SNCF, on pourrait emporter sur le fer toute la croissance des marchandises et jusqu'à 2/3 de la croissance des voyageurs à l'horizon 2025 à condition d'une part, de réaliser, outre la LGV Montpellier-Perpignan, tous les projets ferroviaires inscrits au CIADT de 2003 ou dans les contrats de plan et d'autre part, de mettre en place une taxation des poids lourds voire des véhicules légers pour inciter au report modal. Le représentant d'ASF conteste le réalisme de cette équation. Il estime que l'Etat n'aura pas les moyens de financer l'ensemble des projets ferroviaires prévus dans les délais annoncés, compte tenu de la réduction des ressources financières de l'AFIFT, consécutive à la privatisation des sociétés d'autoroute. Agrandir les autoroutes est en conséquence nécessaire pour accompagner l'augmentation des trafics. Pour l'Etat, il convient de dépasser cette polémique. Les chiffres de croissance des trafics et de report modal avancés par les tenants du fer et de la route sont compatibles.

Ce n'est pas l'avis du président de la commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes. Pour lui, l'augmentation de 10% en un an de la fréquentation des TER et la diminution des déplacements sur l'A47 marquent bien un début de rupture dans les comportements, rupture qui rend inutile tout agrandissement futur des autoroutes. Pour sa part, la coordination pour des alternatives au routier interroge : Faut-il considérer le facteur 4 et les projets autoroutiers prévus au CIADT comme des contraintes de même valeur et si oui, y a-t-il contradiction entre ces deux contraintes ? Le président de la FNAUT considère effectivement que si le respect du facteur 4 est un objectif sérieux, cela implique de revoir les choix autoroutiers du CIADT de 2003. La directrice du réseau de surveillance de la qualité de l'air remarque que les plans de protection de l'atmosphère demandés par le ministère pour répondre aux pics d'ozone constatés dans les trois régions ne suffiront pas à répondre au problème.

L'acceptabilité des différentes mesures présentées par l'Etat constitue le deuxième temps fort de la réunion.

Le président de la commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes estime que le débat public aura contribué à montrer la nécessité d'adapter les aides de la Région en matière d'urbanisme en fonction du mitage et de la proximité des transports collectifs. Il est favorable à l'instauration d'une taxe carbone et à une taxe de type RPLP. Concernant les infrastructures routières, il se déclare opposé à l'augmentation des capacités de l'A7 et de l'A9 et contre la création d'une A79. Pour l'Ardèche, il préfère une desserte routière améliorée du territoire à un grand axe jusqu'à Narbonne. Pour le fleuve, il demande de vérifier l'opportunité d'un canal Saône-Rhin et l'absence de concurrence avec le rail sur cet itinéraire. Concernant les projets TER, il se prononce en faveur de la réouverture aux voyageurs de la rive droite du Rhône, avec une fréquence de l'ordre de 7 à 9 allers-retours jour, de façon à permettre l'écoulement du trafic marchandises. Il confirme l'intérêt de la Région pour les projets engagés dans le sillon alpin et plus largement pour le contournement est de Lyon et la liaison Lyon-Turin pour les marchandises et les voyageurs. A plus long

terme, avec la Région Paca, il demande d'étudier la modernisation de l'axe ferroviaire France-Italie par la Durance et le Montgenèvre.

Le premier vice-président du Conseil général de l'Isère et vice-président à la politique des déplacements de Grenoble Alpes Métropole se félicite de la coordination existant en matière de transports entre les collectivités locales, départementale et régionale. Concernant les mesures à mettre en œuvre, il propose de commencer par des décisions simples, symboliques et peu coûteuses comme la création sur autoroute de portions de voie spécialisées pour les transports collectifs. Une mesure qui rassurerait certains élus de la vallée qui craignent que le débat public ne débouche sur des mesures favorisant les trafics de transit au détriment des déplacements locaux. En matière d'infrastructures routières, il s'oppose à la décision de l'Etat sur l'A51 qui entérine le projet d'un axe alternatif à l'A7 traversant Grenoble ; une erreur qui lui rappelle celle de l'A7 avec le tunnel sous Fourvière. Constatant que l'autoroute a tendance à appauvrir les territoires périurbains en y installant de vastes zones commerciales banalisées, il propose plusieurs mesures pour revitaliser ces espaces périphériques : l'installation de commerce et d'activités du quotidien, la limitation de la vitesse sur les voiries d'accès, le développement des transports collectifs sur ces axes. Estimant que la voiture reste reine en dessous d'une certaine densité urbaine, il fait de la densification urbaine un préalable à l'installation de transports collectifs dont le coût élevé pèse sur les collectivités. Pour le financement des mesures, il met en garde contre une taxation uniquement routière qui pourrait inciter à encourager la voiture.

Pour le président des Transports Coing, en dépit des efforts souhaitables de report vers le fer, la route restera indispensable pour satisfaire les besoins quotidiens des consommateurs. Il estime au passage à 60% la proportion des poids lourds étrangers sur l'autoroute. Constatant les délais de réalisation du projet Lyon-Turin, il demande la réalisation rapide du doublement du tube du Fréjus, la mise à 2x3 voies de l'A480 et la création de l'A51 comme alternative nord-sud à l'A7.

Le président de la FNAUT estime que la question centrale du débat n'est pas celle de la circulation d'aujourd'hui mais de l'avenir des transports à 40 ans dans le contexte du réchauffement climatique et de la fin du pétrole bon marché. Soulignant les limites et les incertitudes attachées aux mesures de progrès technologique, il demande qu'on encourage le changement des comportements : réduction à 120 km/h de la vitesse sur autoroute, développement des transports collectifs, soutien au vélo qui peut capter 1/3 des déplacements dans certaines villes européennes. Pour le report modal marchandises, il donne la priorité au fer, plus puissant que la voie d'eau, tout en estimant nécessaire de tirer parti des capacités existantes sur le Rhône. Pour développer et financer le report modal voyageurs, il préconise notamment de taxer la route, de cesser de créer de nouvelles autoroutes et de réduire la fraude chez certains transporteurs.

Le soutien aux modes non routiers est une préoccupation partagée par l'assistance. Certains réclament des mesures urgentes en faveur du rail : reprise des investissements sur le réseau secondaire, électrification du sillon alpin avec interconnexion avec la gare de Valence TGV. Une participante, constatant le coût élevé des voitures « propres » pour une large partie de la population, demande la mise en place d'une aide fiscale pour encourager l'usage du vélo plutôt que des mesures réprimant l'usage de la voiture. L'élue du Conseil régional considère le dispositif Vélo'V à Lyon comme exemplaire ; il pourrait être étendu en incorporant les investissements nécessaires au prix du billet TER. Déplorant un débat centré sur la création de nouvelles infrastructures, un participant demande à l'Etat de tenir son rôle d'autorité réglementaire, notamment en édictant de nouvelles règles du jeu en matière d'urbanisme : périmètre des SCOT, contraintes à appliquer aux PLU et en matière d'urbanisme commercial. Le rapprochement des lieux de production et de consommation est également évoqué, l'Etat estime que la mise en place d'une taxe carbone de l'ordre de 60 dollars par

baril serait fortement incitative à cet égard. L'élu du Conseil régional considère qu'il s'agit d'une réflexion de fond à conduire mais que les résultats ne pourront se mesurer qu'à long terme.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

VALENCE, MERCREDI 5 JUILLET

L'augmentation des trafics sur l'autoroute va t-elle se poursuivre ? Suffit-elle à justifier l'agrandissement de l'autoroute ? Un tel agrandissement est-il facteur de développement économique ? Peut-on s'en remettre au seul progrès technologique pour relever le défi du facteur 4 dans les transports ? Tel est le questionnement qui anime la première partie des échanges.

Parlant au nom des entreprises du grand sud-est, le représentant de l'OITC développe une argumentation en faveur de l'augmentation des capacités de l'A7. Pour lui, la prévision de croissance des trafics est certaine, notamment pour les marchandises, et la congestion ira croissante, principalement du fait des voitures. Favorable au report modal, il estime néanmoins que la route restera prépondérante en dépit du doublement du ferroutage et du quadruplement des transports par la voie d'eau. En conséquence, bloquer tous les investissements routiers ne ferait qu'augmenter la congestion actuelle avec de graves conséquences pour l'activité des entreprises, la croissance économique et l'emploi. Il soutient les mesures de régulation telles que la réduction de la vitesse sur autoroute et l'interdiction de dépasser pour les poids lourds, pour autant que leur application soit limitée à certaines sections. En revanche, interdire l'accès à l'autoroute reviendrait à casser l'économie. Interpellé sur les mesures allant dans le sens du facteur 4, il demande que l'on ait confiance dans la capacité des hommes à trouver des réponses technologiques nouvelles dans le futur. A court terme, le directeur logistique d'un groupe papetier propose de porter à 44 tonnes le poids total autorisé en charge des camions, une mesure qui permettrait d'économiser 10 000 camions sur les 60 000 que son entreprise met sur la route chaque année.

Pour le maire de Saulce-sur-Rhône, s'exprimant au nom d'élus de la vallée du Rhône opposés à l'agrandissement de l'A7, il est faux de prétendre que la circulation continuera de croître tout comme il est contestable de faire de la croissance des trafics une condition du développement économique local. La stagnation actuelle lui semble le signe d'un changement d'époque et rend inutile la création de nouvelles voies. Pour gérer les pointes ponctuelles de trafic, il est favorable aux mesures de régulation proposées par l'Etat. Il souhaite un report modal massifié des marchandises sur le fer et demande à la SNCF de progresser sur ce volet de son offre, comme elle a su le faire pour les voyageurs.

Répondant à ces interventions, l'Etat considère d'une part, qu'au plan national, il y a bien corrélation entre la croissance du PIB et l'augmentation du trafic constatée sur autoroute l'année dernière. D'autre part, que la performance économique d'un pays dépend en partie de l'efficacité de son système de transports, tous modes confondus. En revanche, il estime qu'au plan local, il n'y a pas de corrélation directe entre une autoroute nouvelle d'aménagement du territoire et le développement économique. Tout dépend de la volonté des acteurs socio-économiques présents sur le territoire. Pour l'Etat, nier la croissance future des trafics reviendrait à ne pas réfléchir aux mesures à prendre. Il considère enfin que pour répondre au risque connu du changement climatique, on ne peut s'en remettre à des innovations technologiques encore inconnues.

Dans la deuxième partie de la réunion, les élus présents expriment leur refus de voir agrandir l'A7 et leur soutien aux mesures de régulation et d'optimisation des infrastructures existantes.

Pour Hervé Mariton, député de la Drôme et rapporteur du budget transports à l'Assemblée nationale, les incertitudes pesant sur l'évolution de la circulation et sur l'efficacité des mesures publiques en matière de congestion et de pollution doivent conduire les responsables politiques au choix de mesures réversibles. La réalisation de nouvelles infrastructures autoroutières lui apparaît comme un choix irréversible relevant de la facilité politique. Selon lui, construire de nouvelles autoroutes reculerait d'autant la nécessité de changer de comportement et de trouver des alternatives de report modal. Concernant ces alternatives modales, il demande à l'Etat de faire preuve de volontarisme pour aboutir rapidement à des offres concrètes de la part des opérateurs. En matière de changement des comportements, il préfère les mesures relevant de l'incitation plutôt que de la contrainte ou de la police. Enfin, s'agissant des mesures de gestion/régulation, il demande qu'on teste l'efficacité des mesures, notamment celles d'interdiction de doubler, de réduction de vitesse et de modulation tarifaire.

S'appuyant sur la délibération du Conseil général de la Drôme, son 1^{er} vice-président, revient sur les positions de la collectivité : Non, à l'élargissement de l'A7 et de la RN7, à la création d'une autoroute de piémont au départ de Loriol, au raccordement A49-A7. Oui, aux alternatives modales et à des mesures immédiates pour améliorer la circulation sur l'A7 : limitation de vitesse, interdiction de doubler des poids lourds, incitation au covoiturage, modulation tarifaire des péages (saisons et heures). Il demande par ailleurs à l'Etat de tenir les engagements du CIADT 2003 et de réaliser les projets relevant des contrats de plan Etat-Région.

La Maire de Valence, refuse tout nouvel agrandissement de l'A7 et demande son déplacement en périphérie à l'est pour mettre fin aux nuisances engendrées au cœur de la ville et autoriser la reconquête urbaine des bords du Rhône. Le PDU vise à réduire l'usage de la voiture au profit des transports collectifs et du vélo, notamment par la création de voies réservées. Elle demande d'utiliser les pleines capacités offertes par le fer et la voie d'eau.

A la suite de ces interventions, plusieurs participants et le représentant de Colère 26 se déclarent exaspérés par les nuisances autoroutières et bien décidés à combattre tout projet d'agrandissement. Il est notamment demandé à tous les acteurs de rester solidaires en refusant de mettre ailleurs ce qu'on n'accepte pas chez soi. La réduction des transports inutiles ou à vide ainsi que la généralisation du télétravail et du téléachat comptent parmi les mesures avancées. A cet égard, le vice-président de la Fédération du transport routier de la Drôme fait remarquer que moins de 10% des poids lourds circulent à vide. Il s'agit de déplacements de proximité sans possibilité de recharger à destination (livraison de matériaux de construction ou de fuel par exemple). Pour limiter véritablement le nombre de poids lourds sur la route, il invite les communes à refuser l'installation d'entreprises de logistique sur leur territoire.

Au nom de l'association des Bords du Rhône, sa représentante ne veut entendre parler ni de doublement ni d'agrandissement de l'A7 compte tenu des multiples nuisances que subissent les riverains. Elle demande d'optimiser le fonctionnement de l'autoroute actuelle en limitant la vitesse et en modulant les péages. Elle propose de privilégier les productions agricoles locales dans la consommation et de développer l'éducation citoyenne au déplacement. Le représentant de l'association Vivre à Saint-Désirat voit dans le dossier support de l'Etat un catalogue à la Prévert masquant de vrais projets autoroutiers. Très critique sur l'influence

des acteurs socio-économiques et des opérateurs en matière de politique des transports, il estime que c'est à l'Etat de changer d'abord son comportement.

Une élue de Bourg les Valence anticipe des nuisances accrues pour les riverains de la ligne ferroviaire située en rive droite du Rhône. Elle demande l'aménagement de ces voies pour protéger les citoyens les plus exposés et les plus modestes.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

SAINT ETIENNE, JEUDI 6 JUILLET

Les échanges lors de la première partie de la réunion expriment quelques idées fortes assez partagées, même si élus et associatifs ne montrent évidemment pas la même tolérance à la création de nouvelles infrastructures routières.

La transformation de la vallée du Rhône en un couloir d'infrastructures est inacceptable pour la majorité des participants. Pour autant, la plupart conviennent que pour résoudre les problèmes de congestion autour de Lyon et l'enclavement dont souffre l'agglomération stéphanoise, de nouvelles infrastructures seront nécessaires : autoroutières pour les uns (projet A45 en particulier) ou ferroviaires pour les autres. Pour le vice-président du Conseil régional, la mise en place de voies alternatives à la vallée du Rhône doit être conçue dans un souci d'aménager le territoire, en maîtrisant l'étalement urbain catastrophique, par le biais des SCOT en particulier. Tout comme l'élus à l'agglomération du Grand Roanne, il estime que la solution est d'abord ferroviaire : la liaison St-Etienne-St Exupéry est très attendue et il est indispensable que les TER soient développés pour les trajets domicile-travail. Dans la même idée, le contournement de Lyon (CEL) est reconnu comme indispensable pour Lyon ET pour le passage du fret dans la vallée du Rhône et vers Barcelone, car actuellement, tout le trafic fret transite par la Part-Dieu.

Une meilleure desserte ferroviaire voyageurs est également fortement demandée par un conseiller municipal de Saint-Etienne, qui reproche à la SNCF de ne privilégier que les liaisons vers Lyon et Paris. Une conseillère municipale de Firminy rappelle que les infrastructures routières génèrent du stress et un fort taux de pollution atmosphérique à l'origine de nombreuses maladies. Elle s'indigne d'autant plus que les trains ne permettent pas plus facilement de prendre son vélo pour se rendre d'un point à un autre.

Olivier Frérot, DDE de la Loire, évoque la complexité de l'organisation territoriale (la DTA de l'aire métropole Lyonnaise comprend St Etienne) et l'enchevêtrement des périmètres.

Ce phénomène est rendu encore plus pénalisant par l'interpénétration des zones d'influence des 2 agglomérations, qui n'en font plus qu'une, ce qui conduit à un accroissement des déplacements domicile-travail entre St-Etienne et Lyon.

S'il évoque la moyenne accessibilité du territoire et un étalement urbain considérable jusqu'à la fin de la dernière décennie, il suggère qu'on assiste peut-être aujourd'hui à un renversement de tendance. Les politiques publiques se concentrent sur l'objectif de ramener des populations dans les centres.

En ce qui concerne les enjeux environnementaux, il parle d'une qualité de l'air plutôt bonne, mais beaucoup d'améliorations sont à apporter selon lui en termes de lutte contre le bruit (900 km en zone bruit), car les autoroutes traversent des zones urbanisées, et en termes de risques liés aux inondations. L'annonce de l'accord sur l'avant-projet sommaire sur l'A45, obtenu la veille, provoque une vive réaction du côté des associations, qui regrettent que l'on n'ait pas laissé de chance à un projet ferroviaire, alors que c'était là une des conclusions de la DTA.

Resurgit cette crainte souvent exprimée précédemment que les lobbies chercheraient à faire payer par le contribuable un projet trop cher, alors même que celui-ci est dénoncé par les spécialistes de l'économie des transports : en effet quand deux agglomérations sont reliées par une infrastructure routière, c'est toujours la plus forte qui en bénéficie sur le plan économique. Avec l'A45, les emplois s'envoleraient donc encore plus vers Lyon, alors que la région stéphanoise a un taux de chômage plus élevé qu'ailleurs.

La deuxième partie du débat se base sur les propositions des acteurs du territoire : communauté d'agglomération, transporteur et représentant associatif.

Le président de Saint-Étienne Métropole, souligne que toute l'économie stéphanoise est très dépendante de ce qui se passe sur le sillon rhodanien.

Il souligne l'importance de diminuer les ruptures de charge (Nice-St Etienne en passant par Lyon) et d'offrir des solutions alternatives (améliorer le système routier ou autoroutier selon un axe Lyon-St-Etienne-Toulouse, le COL, la mise à 2x2 voies de la RN88) pour relier la région lyonnaise au sud-ouest du pays sans passer par la vallée du Rhône.

Il se déclare favorable à l'A45 et à l'amélioration de l'A47, qui est saturée aujourd'hui et dangereuse.

Critiqué par le président de la commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes sur l'absence d'anticipation des élus qui ont laissé Saint-Etienne se transformer en ville-dortoir et les appareils économiques se dégrader, il qualifiera ces propos de profondément méprisants à l'encontre d'un territoire plus pauvre que ses voisins.

Il rappelle l'urgence à prendre des mesures concrètes (par exemple l'embranchement à Chasse-sur-Rhône) sans quoi 1 million d'habitants ne seront jamais raccordés au réseau européen. Or les SCOT (on ne parle même pas des Interscot) ont des effets à 20 ou 30 ans seulement...

L' élu à la CCI de Saint-Etienne considère que Saint-Etienne n'a pas aujourd'hui les infrastructures nécessaires au développement de son économie. Il pense souhaitable de fluidifier les trafics par le ferroviaire sur les courtes distances (cadencement des TER, amélioration des voies, etc), de maintenir l'A47 car c'est le seul lien entre Saint-Etienne et Lyon, et de construire l'A45, compte tenu de l'obsolescence de l'A47. Sa position sera confortée par le vice-président du Département de la Loire.

Le désenclavement de Saint-Etienne est pour lui un objectif primordial et il tente de démontrer, sans convaincre, que les autoroutes, grâce aux protections aujourd'hui obligatoires, rentrent dans le cadre du développement durable.

Le président des Transports Munster, également président de la FNTR, prône une répartition intelligente entre les modes, sur le modèle autrichien ou allemand (tout en dénonçant le côté pervers d'un système qui consiste à repousser les flux chez le voisin, à l'origine selon lui de la baisse des trafics en suisse). Même si au bout du rail, le camion est toujours pertinent, il faut retravailler tous les moyens intermodaux, soutenir les infrastructures ferroviaires, réguler (chauffeurs sans permis), organiser une taxation équitable. Il dénonce l'abandon pur et simple du fret par la SNCF dont il juge le désengagement catastrophique pour l'économie de toute la région.

Le représentant du Ministère des transports se dit choqué par ces propos : "Quelle entreprise peut survivre avec un déficit de 25% ? L'entreprise devrait continuer à desservir toutes les cours de gares alors que la seule chance du fret ferroviaire c'est le transport massifié."

L'association Sauvegarde des coteaux du Jarez s'inscrit en faux contre la validité des autoroutes au regard du développement durable et prône la relocalisation des entreprises pour s'approcher des objectifs de la France en termes environnementaux.

Le vice-président de la commission transports du Conseil régional Rhône-Alpes, visuel à l'appui, évoque la RPLP suisse qui a permis un report modal flagrant en 4 ans de la route vers le rail. L'Etat tempère cet éloge de la taxe suisse par le fait que la réduction des poids lourds serait imputable en grande partie au passage des charges tolérées de 18 à 40T.

SYNTHESE DE LA REUNION TERRITORIALE

NICE, MERCREDI 12 JUILLET

Pour l'Etat, le phénomène de congestion/pollution est particulièrement sensible au droit des agglomérations azuréennes et il a des conséquences dommageables sur l'activité des pôles logistiques, sur l'attractivité touristique et sur la santé publique. En réponse à ces problèmes, la DTA des Alpes-Maritimes tente de trouver un équilibre entre le développement des infrastructures existantes tant ferrées que routières, le soutien aux modes maritimes et fluvial et la maîtrise de la mobilité routière.

Dans cette perspective, le représentant des Amis du rail azuréen demande la modernisation de la ligne Nice-Breil pour les voyageurs et propose d'insérer le projet de 3^{ème} voie ferrée littorale à l'entrée de Nice en supprimant une voie de l'autoroute urbaine.

Le représentant du GIR Maralpin reproche à l'Etat de ne pas avoir tiré les enseignements résultant des précédents débats publics sur la Côte d'Azur. A ses yeux, le dossier support manque d'une vision de l'aménagement de l'arc méditerranéen et se contente de suivre l'accroissement des prévisions de trafics. Il propose de changer de logique en retenant une analyse rétroactive qui fixerait un objectif satisfaisant au facteur 4, puis définirait les moyens à mettre en œuvre pour l'atteindre. Refusant la perspective d'un accroissement des capacités autoroutières autour de Nice et vers l'Italie, il demande que la compatibilité fret de la future LGV soit réexaminée. Ce projet lui apparaît essentiel pour restructurer le territoire, notamment du point de vue de la densification urbaine et de la lutte contre le mitage. Concernant la planification territoriale, il estime que la régionalisation et la déréglementation des transports n'ont eu pour contrepartie que des DTA étriquées, déconnectées des territoires voisins et sans lien avec les multiples SCOT particuliers. Il souhaite un retour de l'Etat dans les régions PACA et Languedoc-Roussillon, notamment grâce à l'observatoire des territoires et de la métropolisation qui pourrait préfigurer une DTA générale sur l'arc méditerranéen.

Le représentant de l'agence d'urbanisme toulonnaise constate qu'une nouvelle offre de transport engendre des besoins nouveaux de déplacement et alimente ainsi de nouvelles formes de congestion. Par exemple, la mise en service du tunnel de Toulon a permis aux gens de rentrer chez eux à midi et de faire leur course d'un bout à l'autre de la ville : deux types de déplacements nouveaux responsables de la congestion actuelle du tunnel. Il préconise en conséquence de raisonner en termes d'alternatives à la route sans suivre les tendances d'accroissement des besoins.

Pour mieux évaluer ces alternatives, il recommande de prendre pour base de calcul le nombre de véhicules/kilomètre parcourus. Pour maîtriser la demande de transports en milieu urbanisé, il propose de canaliser la périurbanisation sur les axes de transports collectifs et de densifier l'habitat au cœur des agglomérations. Il considère que pour limiter la place de la voiture en ville, il faut contraindre le stationnement urbain au profit d'un stationnement périurbain connecté aux modes alternatifs à la voiture. Il se déclare favorable aux mesures pour apaiser la circulation sur l'A8, notamment par la réduction de la vitesse au seuil d'écoulement optimal des trafics.

Un élu de Roquefort, président d'une fédération d'associations d'environnement, estime que la Côte d'Azur n'a pas d'avenir si la pollution continue de s'y développer. Il soutient les mesures de report modal et de mobilité soutenable présentées par l'Etat mais il est

fermement opposé à la construction de grands axes qui ne font qu'alimenter la dérive exponentielle des déplacements. Il demande que l'on remette en cause les politiques économiques actuelles, inspirées par l'OMC, au profit d'une démarche de relocalisation qu'il dénomme « Vivre et travailler au pays ». Son point de vue est partagé par une habitante qui trouve que le débat public ne se met pas à la portée des gens et que les mesures envisagées ne sont pas à l'échelle d'une région à l'environnement saccagé depuis de nombreuses années. Elle demande qu'on encourage les véhicules propres et que l'on change le système de production. Le représentant du Gadseca ne croit pas à cette logique de rupture. Pour lui, seule la croissance peut fournir les moyens financiers qui permettront de lutter contre la pollution.

La représentante du collectif pour l'aménagement durable des Alpes-Maritimes considère également que la satisfaction du facteur 4 devrait être à la base d'une future politique de transports. Opposée au doublement de l'A8, elle demande une ligne nouvelle mixte jusqu'en l'Italie qui évite la voie littorale actuelle de façon à limiter les nuisances pour les riverains.

Pour le président de l'Agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes et vice-président de la Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur, on ne peut considérer le grand Sud-Est comme un simple espace pour le transit routier. Il faut repenser la circulation des marchandises de la route vers le fer et le maritime, notamment au moyen du Lyon-Turin et des autoroutes de la mer mais aussi faire de la LGV PACA un véritable outil du transfert modal.

Félicitant la commission et l'Etat pour la tenue de cette réunion, il estime que le débat public et les mesures présentées constituent un outil pédagogique indispensable qui permet d'accélérer la prise de conscience de la population vis-à-vis des mesures parfois impopulaires qu'il faut désormais prendre. L'échec du projet de ligne THT Boute-Carros rend à son avis d'autant plus nécessaire un futur débat public centré sur le facteur 4. Pour atteindre ce facteur 4, développer l'offre de transports publics ne suffira pas, il faut en parallèle contraindre l'usage de la voiture, notamment par la mise en place de péages urbains. A son échelle, l'agglomération promeut des mesures allant dans ce sens : généralisation d'une tarification multimodale unique à 1,3 € et gratuité des transports collectifs en cas de dépassement des seuils de pollution par l'ozone deux jours consécutifs. Elle envisage pour cela la création d'un syndicat mixte départemental qui pourra en outre expérimenter le bus à hydrogène. Concernant le financement, il alerte l'Etat sur le fait que les collectivités territoriales n'auront pas les moyens de payer à la fois les pistes cyclables, les nouvelles lignes de tramway, la LGV et l'entretien du réseau routier désormais transféré au Département.

SYNTHESE DE LA REUNION DE CLOTURE

AVIGNON, JEUDI 20 JUILLET

La présentation des enseignements du débat public par la commission, les interpellateurs et l'Etat donne lieu aux prises de positions suivantes :

De la part des milieux associatifs représentés :

Le représentant de l'association Colère 26 regrette que l'exaspération des riverains de l'autoroute ne soit pas suffisamment soulignée ; il conteste que l'A51 soit fortement demandée et demande à l'Etat de ne pas décevoir l'attente des populations.

Le représentant de Fare Sud estime également qu'on ne peut parler de consensus pour l'A51 et que les capacités de ferroutage montrent l'inutilité de la mise à 5 voies de l'A7. Concernant la voiture particulière aux heures de pointe, il regrette que le débat n'ait pas permis d'approfondir les mesures à prendre.

Pour le représentant du MNLE du Gard, priorité devrait être donnée à la santé publique et aux risques de la pollution par l'ozone, au drame de la sinistralité des jeunes sur la route. Il se déclare satisfait des orientations suggérées en matière de transports collectifs, de ferroutage et d'harmonisation des PDU. Son homologue de PACA estime le débat coûteux au regard des résultats qu'il craint de voir se réduire à un catalogue de promesses non financées.

Le représentant des Amis du rail azuréen estime le débat positif. Il note avec satisfaction la prise en considération de la ligne Nice-Breil-Cunéo.

La représentante de la coordination associative approuve les mesures portant sur le progrès technologique mais demande de bien en mesurer les effets (bio-carburants). Elle regrette l'absence de scénarios qui aurait permis d'avancer. Elle tire 3 enseignements principaux du débat : l'unanimité pour lutter contre l'effet de serre, la nécessité de prendre le cap du report modal, le raz le bol des riverains devant la perspective de l'agrandissement de l'autoroute. Elle propose une mesure inverse : enlever une voie par sens et la dédier au transport collectif pour forcer les acteurs à inventer des solutions nouvelles. Elle souhaite que l'on revienne sur les projets routiers du CIADT 2003.

L'association Mieux vivre en vallée du Rhône alerte les participants sur les risques associés au recours massif aux biocarburants.

Pour le président de la FNAUT, pétrole cher et effet de serre sont désormais incontournables. Le progrès technologique n'étant pas suffisant pour résoudre la problématique « congestion/pollution », il faudra changer de comportement, arrêter d'augmenter les capacités routières et privilégier les transferts modaux. Comme conditions de réussite, il cite la nécessité d'adapter les offres de transports collectifs, d'adopter des mesures de contrôle et de taxation du transport routier et de concentrer les investissements sur le rail et les modes propres.

De la part de l'atelier citoyen :

La représentante de l'Atelier citoyen revient sur les 3 priorités de leur cahier d'acteur : urgence de mieux utiliser l'existant, volontarisme politique pour accompagner le report modal et le changement des comportements et efforts soutenus en matière d'éducation, d'incitation et de concertation avec les citoyens.

De la part du réseau des agences d'urbanisme des régions PACA et Languedoc-Roussillon :

Son représentant souligne la nécessité d'un maillage durable des transports à l'échelle d'un espace méditerranéen de 5 millions d'habitants entre Sète et Menton. Il demande

l'élaboration d'un schéma interrégional d'aménagement pour harmoniser les actions en matière de transports et d'urbanisation durable des territoires. Il propose de fédérer les outils de planification territoriale et de différer le doublement des autoroutes au profit d'actions concrètes sur les comportements.

De la part des élus des collectivités territoriales

Le 1^{er} Vice-président aux transports et déplacements du Conseil régional Rhône-Alpes revient sur le catalogue des mesures présentées qu'il assimile à une « liste du père Noël » coûtant de l'ordre de 10 milliards d'euros. Pour lui, aucun report modal concret n'aura lieu sans mesures fiscales incitatives telles que la taxation poids lourds, les péages, l'écotaxe Eurovignette. Il demande que l'on priorise les projets ferroviaires réalisables. D'autre part, un acquis du débat aura été de montrer l'importance des dessertes est-ouest et le besoin de désenclaver les départements de la Drôme, de l'Ardèche et de la Loire sans créer de nouvelle autoroute.

L'élu représentant le Conseil général de la Drôme présente les orientations prioritaires de sa collectivité : infléchir la politique nationale dans le sens de Kyoto, refus du doublement de l'A7 et multimodalité TER/TGV. Il demande des mesures de régulation immédiates sur autoroute et le respect des engagements de l'Etat dans les contrats de plan. Il souhaite enfin que l'Etat suive les propositions relevées par la commission du débat public.

Une association d'élus de l'Ardèche et du Vaucluse conteste que les milieux économiques soient tous favorables à la route. Il adresse deux critiques principales au débat : des mesures ressemblant à un « catalogue à la Prévert » et une participation limitée aux citoyens les plus engagés. Il réaffirme son opposition à l'élargissement de l'autoroute et regrette l'absence des ministres concernés à la réunion.

Un conseiller municipal d'opposition d'Avignon demande d'aller plus vite vers l'objectif du facteur 4 et souligne la nécessité d'informer le public sur les changements des comportements.

Un élu du Conseil régional Rhône-Alpes note le contraste existant dans la présentation de la commission entre des mesures générales qui font l'unanimité et des mesures locales relevant surtout de projets d'infrastructures. Il rappelle les deux priorités de la Région : développement massif des transports collectifs en zone urbaine et taxation pour financer le report modal.

De la part des acteurs économiques :

L'intervenant de l'OITC du Sud-Est regrette le manque de participation des acteurs économiques et l'absence de réponses apportées aux questions de développement économique. Estimant que les réseaux de transport font l'attractivité des territoires, il rappelle qu'il manquera 30% de capacités routières à trouver en dépit d'un report modal maximal et qu'il serait en conséquence déraisonnable de surtaxer la route. Favorable à la réduction de la pollution, il estime que la lutte contre les émissions de CO₂ découlera du manque de pétrole. Il demande à l'Etat une politique d'avenir et des décisions anticipatrices sur les infrastructures offrant une réelle lisibilité aux territoires.

Le représentant de la CCI de Lyon pose deux questions : comment assurer le développement du transport ferroviaire des marchandises et des voyageurs d'ici la mise en service des nouveaux projets ferroviaires ? Faudra-t-il déclasser l'autoroute à la traversée de Lyon ?

Le représentant de la CG PME de la Drôme regrette une possible taxation des poids lourds mais assure que son coût sera facturé au consommateur.

Pour le représentant de l'AUTF, pénaliser la mobilité a un effet négatif sur l'économie. Les transports doivent selon lui s'adapter à l'économie et non l'inverse. Dès lors que 80% des transports de marchandises sont à moins de 100 km, la taxation poids lourds devient illusoire. Il demande en revanche de revitaliser le fer en dédiant au fret des sillons de qualité.

De la part des acteurs du transport :

Pour le représentant de RFF, les modes doux peuvent emporter la totalité de la croissance des flux de marchandises, notamment grâce à la réalisation de la magistrale Ecofret, l'allongement des trains à 1000 puis 1500m, la connexion ferroviaire des ports et le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité. Pour absorber 40 à 60% de la croissance future des voyageurs, il demande la création de pôles multimodaux, l'intensification de l'offre TER, la mobilisation des acteurs pour réaliser le CIADT et des lignes régionales de rabattement, la création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Il fixe comme conditions à la réussite, le cadencement et des sillons de qualité pour le fret, une tarification adaptée pour harmoniser les conditions de concurrence entre le fer et la route (taxe carbone...) et la recherche de nouveaux financements pour renouveler et développer le réseau ferré.

Le représentant de la SNCF trouve le débat riche et consensuel sur les vertus du rail. Partageant les perspectives de RFF, il estime nécessaire de fonder le report modal sur un bilan sain des différentes activités ferroviaires, des infrastructures performantes et une taxation régulatrice de la route au bénéfice des modes propres.

Pour le représentant de VNF, le débat public aura permis de découvrir une voie transport propre, économique et sans nuisances : le Rhône. Pour développer la co-modalité, il propose d'améliorer les caractéristiques du mode fluvial : canal de la Saône à grand gabarit, doublement des écluses sur le Rhône, préservation des zones d'activités en bord de voie d'eau, amélioration des débouchés du bassin rhodanien à Sète, Fos et sur le bassin est de Marseille, industrialisation de la chaîne de transport sur les canaux à petit gabarit.

Le représentant d'ASF annonce la mise en place d'une information aux usagers à l'entrée des autoroutes, une demande apparue en cours de débat. Il réclame l'augmentation des capacités autoroutières pour résoudre les problèmes de saturation et de sécurité et permettre la réhabilitation environnementale. A cet effet, il demande de procéder aux réservations foncières.

