

**cn** **dp**  
Commission  
nationale  
du débat public

# Compte-rendu du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

27 mars – 26 juillet 2006

établi par le Président de la commission  
particulière du débat public VRAL  
et les membres de la commission  
Dominique Bourg, Philippe Bovy, Anne Devailly,  
Noël Lebel, Claude Leroi et Paul Vialatte.

Le 20 septembre 2006



# Préambule

A la fois complexe et d'une portée géographique très étendue, le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien a produit un foisonnement d'idées difficile à retranscrire avec une parfaite exhaustivité.

La Commission a donc pris le parti de présenter ce compte-rendu dans un souci de lisibilité et de facilité de lecture, en proposant tout d'abord au lecteur l'essentiel de ces quatre mois de débat public en une synthèse de 6 pages.

Le compte-rendu lui-même expose tout d'abord les particularités de ce débat public.

Il fait part ensuite d'une analyse plus fine des idées issues du débat :

- l'émergence de la demande préalable à l'Etat de trois clarifications.
- des éléments de réponses aux trois questions initiales posées au public lors de ce débat, à savoir :
  - Comment la situation actuelle et les perspectives d'évolution du système de transports sont-elles perçues ?
  - Quelles sont les principales orientations souhaitables pour la politique des transports à l'horizon 2020 ?
  - Quelle est l'acceptabilité locale des 45 mesures soumises au débat ?
- une lecture territoriale des échanges lors des réunions qui donne un éclairage complémentaire aux deux points précédents.

Il dégage enfin des « *dynamiques pour l'action future* ». En décrivant ces dynamiques, la Commission tient à relayer auprès de l'Etat les attitudes préconisées par le public comme préalables à l'élaboration de la politique des transports future.

Une quatrième partie expose la préparation et l'organisation du débat.

Les enseignements détaillés et des informations complémentaires seront trouvés en annexe.

# Sommaire

<b>Synthèse du débat public</b>	<b>p. 4</b>
<b>Les principaux enseignements du débat public VRAL</b>	<b>p. 10</b>
<b>1- Avant-propos : origine et particularité du débat public</b>	<b>p. 10</b>
1.1 L'ORIGINE DU DÉBAT	
1.2 LA SAISINE	
1.3 LES SUITES À DONNER AU DÉBAT	
<b>2- Une problématique complexe, un débat expérimental</b>	<b>p. 13</b>
2-1 LES DIFFICULTÉS D'UN DÉBAT SUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2020-2025	
2-1-1 Un sujet abstrait, éloigné des préoccupations du citoyen	
2-1-2 Une problématique complexe, en rupture avec les schémas de pensée habituels	
2-1-3 Un territoire toujours trop vaste ou trop restreint	
2-1-4 Un ensemble de mesures disparates et peu précises	
2-1-5 Des données de départ controversées	
2-2 LES DISPOSITIONS PRISES PAR LA CPDP POUR FACILITER LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET LA QUALITÉ DES ÉCHANGES	
2-2-1 Structuration et l'animation du débat	
2-2-2 Contribution de l'atelier citoyen : une délibération de simples citoyens pour alimenter le débat public	
2-2-3 Le sondage	
2-2-4 La réunion sur les modèles de l'Etat et l'atelier sur les coûts externes	
2-2-5 L'atelier de réflexion associant des acteurs volontaires impliqués	
2-2-6 Une prise de contact avec les universités	
<b>3- Les apports du débat public</b>	<b>p. 23</b>
3-1 TROIS CLARIFICATIONS PRÉALABLES DEMANDÉES À L'ETAT	
3-1-1 Clarification sur le rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire : concentration ou irrigation	
3-1-2 Clarification sur la cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO <sub>2</sub> dans la politique des transports avec les options soumises au débat	
3-1-3 Clarification sur le financement des projets « retenus » par le C.I.A.D.T. de décembre 2003	

### 3-2 LES RÉPONSES AUX QUESTIONS MISES EN DÉBAT

3-2-1 Sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports

3-2-2 Sur les orientations souhaitables et les mesures acceptables pour une future politique de transports VRAL

3-2-2-1 Priorité à des mesures immédiates pour favoriser la mobilité soutenable

3-2-2-2 Priorité au report maximal des trafics de la route vers le rail

3-2-2-3 Priorité à l'aménagement du réseau routier existant en fonction des besoins des territoires et en concertation avec les acteurs

### 3-3 LES ATTENTES EXPRIMÉES DANS CHACUNE DES 3 RÉGIONS CONCERNÉES

3-3-1 En Rhône-Alpes

3-3-2 En Languedoc-Roussillon

3-3-3 En Provence-Alpes-Côte d'Azur

### 3-4 DYNAMIQUES POUR L'ACTION FUTURE

3-4-1 Mieux répondre aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transports

3-4-2 Organiser la cohérence des territoires en matière de transports en concertation avec les acteurs

3-4-3 Intégrer les transports urbains et périurbains à la future politique des transports

3-4-4 Faire preuve de réalisme, de continuité et de transparence sur la question du financement des infrastructures

3-4-5 Préparer largement l'opinion à un nécessaire changement des comportements

## 4- Préparation et organisation du débat

p. 47

### 4-1 ORGANISATION DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

4-1-1 La Commission particulière VRAL

4-1-2 Fonctionnement de la Commission et déontologie

4-1-3 L'équipe de support de la Commission

4-1-4 Installation de la Commission

4-1-5 La Commission et ses prestataires extérieurs

4-1-6 Modalités de mise en œuvre de la Commission

4-1-7 Budget du débat

### 4-2 RENCONTRES AVEC LES ACTEURS EN AMONT DU DÉBAT

### 4-3 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC

4-3-1 Dossier du débat

4-3-2 Journal du débat

4-3-3 Affichage, tractage

4-3-4 Annonces presse, radio et relations presse

4-3-5 Les cahiers d'acteurs

4-3-6 Contributions écrites

4-3-7 Système questions-réponses

## Annexes

p. 62

# Synthèse du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

## Participation des acteurs et perception générale de la problématique mise en débat

Entre le 27 mars et le 26 juillet, plus de 3200 participants ont assisté aux 34 réunions publiques réparties sur les 3 régions, 16000 internautes ont visité le site du débat, soit une moyenne de 130 visites/jour, 600 questions ont été posées à l'Etat et à la CPDP, près de 170 contributions écrites ont été adressées à la CPDP, dont 46 ont fait l'objet d'un cahier d'acteur.

Cette participation n'est cependant pas à la hauteur des efforts que la CPDP a déployés pour informer et inviter le public : près de 2 millions d'exemplaires du Journal n°1 et 500 000 exemplaires du n°2 diffusés, encartés dans les journaux régionaux quotidiens et remis directement aux usagers dans les gares, les péages d'autoroutes..., des spots radios, des annonces et plus de 300 articles sur le débat parus dans les médias régionaux.

Sans doute, la complexité du sujet, son échéance à 20 ans et la difficulté de se prononcer sur 45 mesures de nature et de portée très différentes expliquent la présence modeste du grand public. Ainsi, d'aucuns ont pu regretter que ne soient soumis au débat public ni groupes de mesures ni politiques partielles de transports. Pour autant, de nombreuses associations représentant ce public ont participé très activement au débat, ainsi que beaucoup d'élus à divers niveaux de responsabilité territoriale et politique, un certain nombre de représentants socio-économiques et quelques chargeurs et transporteurs. Les participants ont en général apprécié l'exhaustivité des informations qui leur étaient fournies ; ils ont fait l'effort de se familiariser avec les enjeux décrits et beaucoup ont formulé en réponse des propositions argumentées.

La commission a mis en place plusieurs dispositifs novateurs pour un débat à bien des égards expérimental :

- un atelier citoyen pour faire émerger les préoccupations d'un panel de citoyens volontaires ;
- deux sondages pour évaluer la perception de la congestion par les utilisateurs quotidiens et les touristes ;
- un atelier de réflexion pour structurer la présentation des mesures lors des réunions territoriales et tester leur acceptabilité.

Le débat a donné lieu à des échanges nourris et souvent passionnés. La question centrale qui résumait l'enjeu du débat – comment concilier liberté de déplacement et respect de l'environnement ? – a alimenté deux types de réponses apparemment inconciliables :

- D'un côté, les acteurs économiques qui réclament une mobilité toujours facilitée, indispensable à la croissance d'une économie créatrice d'emplois et dont ils acceptent les règles d'ouverture et de concurrence. Quoique favorables au report modal, ils demandent l'accroissement des capacités routières pour accompagner la croissance annoncée des trafics. Pour eux, les émissions de CO<sub>2</sub> seront progressivement réduites grâce au progrès technologique et au renchérissement du coût du pétrole.
- De l'autre, le public dans sa majorité, les associations mais également des élus et des responsables politiques, qui demandent un changement de cap immédiat dans les politiques de transport pour respecter l'objectif de division par 4 des émissions de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2050. Partisans d'un report modal maximal et confiants dans les possibilités d'un changement des comportements, ils réclament des mesures de maîtrise de la mobilité routière et des mesures en faveur des transports collectifs. Ils s'opposent à l'accroissement des capacités autoroutières, pour cause d'impacts accrus sur l'environnement tant global que local.

## Les principaux apports du débat public

Le débat public apporte des éclairages significatifs et nécessairement partiels sur les questions posées par l'Etat lors de la saisine de la CNDP : perception de la congestion des transports, orientations souhaitables pour l'avenir, acceptabilité des mesures présentées. Il fait également ressortir un besoin de clarification portant sur la politique actuelle de l'Etat en matière de transports et d'environnement ainsi que des attentes particulières à l'échelle des différents territoires concernés. Enfin, il fournit des clés ou des dynamiques pour l'élaboration d'une future politique de transports pour la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Un besoin de clarification exprimé à trois niveaux :

- Sur le rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire : la politique passée de concentration des flux routiers dans les grands corridors est perçue comme insoutenable pour les territoires traversés qui souhaitent que les transports structurent de façon mieux équilibrée l'ensemble du territoire.
- Sur la cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> avec la politique actuelle des transports : le respect des engagements environnementaux de la France apparaît comme inconciliable avec la liberté actuelle des déplacements des personnes et des marchandises et cela en dépit des progrès technologiques jugés indispensables.
- Sur le financement des projets « retenus » au CIADT de 2003 : faute de nouvelles ressources financières, la réalisation de l'ensemble des projets déjà programmés paraît improbable et devrait être réexaminé en cohérence avec la future politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

# Les réponses aux questions mises au débat

## Sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport

La congestion autoroutière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances.

Les effets de gêne, de saturation, d'insécurité et de pollution sont attribués avant tout aux trafics poids lourds en transit et au mélange des trafics.

La part du mode ferroviaire est jugée très insuffisante dans l'ensemble des déplacements. La croissance des trafics annoncée est vivement controversée : inéluctable et indissociable du développement économique pour certains, inacceptable au regard des nuisances et de l'engagement de réduction des gaz à effet de serre et incertaine compte tenu du coût croissant du pétrole pour les autres.

## Sur les orientations pour une future politique des transports et l'acceptabilité des mesures

Trois orientations prioritaires émergent du débat public :

- Une orientation dite de « **mobilité soutenable** », par une maîtrise de la demande de déplacement, par un renchérissement du coût du transport routier et par des investissements dans le progrès technologique.
- Une orientation dite de « **report modal maximal** » de la route vers les autres modes, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.
- Une orientation dite d'« **aménagement du réseau routier existant** » en fonction des besoins des territoires.

### 1/ La mobilité soutenable et les mesures associées

Maîtriser la demande de déplacements :

- **Au niveau de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme** par une densification autour des axes de transports collectifs en maîtrisant l'étalement urbain, par un meilleur équilibre entre les lieux de vie, d'activités et de loisirs et un urbanisme commercial moins excentré. La nécessité d'une coordination des outils de planification du territoire (DTA, SCOT, PDU, PLU<sup>1</sup>) est fortement exprimée, ainsi que la recherche d'une cohérence des transports à l'échelle des bassins de vie.
- **Au niveau économique**, par une relocalisation volontariste de certaines activités économiques, un rapprochement des lieux de production des lieux de consommation, une modification des chaînes logistiques pour limiter la quantité des transports de marchandises et des mesures telles que l'étiquetage des produits commercialisés mentionnant le nombre de kilomètres parcourus jusqu'au lieu de vente et les grammes de CO<sub>2</sub> équivalents ou l'information du consommateur sur les impacts des modes et des délais de livraison.

<sup>1</sup> Directive territoriale d'aménagement, Schéma de cohérence territoriale, Plan de déplacements urbains, Plan local d'urbanisme.

- **Au niveau du changement des comportements du citoyen-usager**, par l'incitation au covoiturage (en créant par exemple des parkings relais aux échangeurs autoroutiers) et à l'utilisation des transports collectifs et du vélo ainsi que des mesures de gestion de pointe de trafics sur autoroute : réduction de vitesse, information des usagers sur les temps de parcours prévisibles avant leur entrée sur l'autoroute.

### Rencherir le coût du transport routier

Un (ou plusieurs) outil(s) fiscal(aux) sont à définir : taxe carbone, redevance PL ou péages urbains afin d'inciter à la réduction des transports superflus et au transfert modal ; la plus grande part de ces nouvelles ressources devrait être affectée aux transports collectifs et aux infrastructures ferroviaires et fluviales des territoires concernés.

### Investir de façon soutenue dans le progrès technologique pour diminuer les impacts sur l'environnement, notamment au niveau des émissions de CO<sub>2</sub>.

La plupart des participants ont pris conscience de l'enjeu majeur du réchauffement climatique prévu par un consensus scientifique international (+2° à 6° d'ici 2100) et de l'engagement international de la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici 2050 (Facteur 4). L'effort est à porter également sur la **réduction de la consommation de pétrole, dont la cherté devrait s'accroître, notamment à cause du pic de production pétrolier**, annoncé par certains experts pour dès 2015 - 2020.

Pour atteindre ces objectifs, une réduction des vitesses est envisageable et des investissements soutenus doivent être mis en œuvre pour le développement de voitures propres (hybride ou à consommation réduite), de ressources énergétiques alternatives comme les biocarburants, la biomasse à court terme ou l'hydrogène dans un avenir plus lointain. L'efficacité de ces nouvelles ressources annoncée par l'Etat correspond à une division par 2 à 2,5 des émissions de gaz à effet de serre, ce qui sera insuffisant.

**2/ Le report modal maximal de la route vers les autres modes et les mesures associées :** nécessité d'une offre de qualité, compétitive et fiable afin d'offrir des alternatives attractives à la route, économes en énergie et plus propres.

On constate un accord de principe sur la réhabilitation et la modernisation du réseau ferroviaire existant, ainsi que sur la remise en service de certaines lignes ferroviaires secondaires.

Un consensus existe également sur l'ensemble des projets d'infrastructures permettant le report modal :

Fer : Lyon-Turin, contournement complet de Lyon, contournement de Nîmes-Montpellier, LGV PACA, ligne mixte Nîmes-Perpignan, étude d'une liaison ferrée par le Montgenèvre.

Fluve : développement de plates-formes intermodales sur le Rhône, étude d'une liaison interbassins Saône-Moselle, amélioration des infrastructures pour permettre une plus grande utilisation du fleuve.

Maritime : aménagement des ports, extension supplémentaire des capacités conteneurs de Marseille, autoroutes maritimes.

### **Pour le report modal des voyageurs :**

Pas de report modal sans offre alternative à la voiture. Une meilleure organisation et un financement accru des transports collectifs sont à mettre en œuvre au niveau des bassins de vie notamment par la coordination des Autorités Organisatrices des Transports.

Priorité est donnée aux transports collectifs en ville, couplé avec la limitation du stationnement, et l'incitation à l'usage du vélo (pistes cyclables, vélostations, ...).

Le report des voyageurs sur le fer implique le cadencement des dessertes ferroviaires TER sur les deux rives du Rhône, dans le sillon alpin, en PACA et en Languedoc-Roussillon.

Une meilleure organisation des trajets domicile-travail passe par des plans de déplacements entreprises, collectivités et administrations.

La mise en place de péages urbains est parfois évoquée pour inciter à l'usage des transports collectifs.

### **Pour le report modal des marchandises**

L'amélioration de la performance du transport ferroviaire est considérée comme indispensable - fiabilité du service, productivité (ex : augmentation de la longueur des trains) - pour espérer transférer du fret de la route vers le rail.

Pour un report modal maximum, il faut également envisager de développer les autoroutes ferroviaires, le transport combiné et les navettes fluviales conteneurs, promouvoir le cabotage maritime et les autoroutes de la mer en coordonnant les actions des ports de la méditerranée et développer les interfaces entre modes, notamment par le raccordement systématique des zones d'activités logistiques à au moins deux modes.

### **3/ L'aménagement du réseau routier existant et les mesures associées, répondant aux besoins des territoires**

Il y a un fort rejet des riverains, des milieux associatifs et de la plupart des collectivités territoriales de toute infrastructure autoroutière nouvelle ou d'augmentation de capacités dans le VRAL et en piémont des Cévennes.

En revanche, les milieux économiques, des transporteurs et l'exploitant d'autoroute plaident pour une augmentation de la capacité et de la sécurité dans les goulets d'étranglement autoroutiers.

- **Une requalification des infrastructures autoroutières existantes** est demandée par les riverains et certains élus des territoires traversés, notamment par une réhabilitation de leurs abords en termes de bruit perçu et une mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures. Un accord de principe s'est exprimé pour le réaménagement des routes nationales parallèles aux autoroutes (mise à 2x2 voies et contournement).
- **Une amélioration de l'exploitation et de la gestion des infrastructures existantes**, notamment pour la gestion des pointes de trafics sur autoroute est souhaitée à court terme : la réduction des vitesses et l'interdiction de doubler pour les PL sur certaines sections et à certaines périodes sont acceptées, même par les représentants socio-économiques. L'information des usagers sur les temps de parcours prévisibles avant leur entrée sur l'autoroute est demandée. La modulation des péages, les régulations ou les réservations d'accès à l'autoroute sont à étudier sans pénaliser les utilisateurs locaux.
- Des demandes de **rééquilibrage géographique des trafics** vers des axes alternatifs et de désenclavement de certains territoires sont exprimées : bouclage de l'A75, RN88 à 2x2 voies, axes structurants en Ardèche (RN 102 et liaison Privas, Aubenas, Alès), liaison Grenoble-Sisteron.

# Conclusion : 5 dynamiques pour le futur

En conclusion, cinq dynamiques peuvent contribuer à l'élaboration d'une future politique de transports pour la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

- **Répondre aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transport concernés**
  - Mettre progressivement les infrastructures existantes aux normes les plus récentes, en commençant par le bruit ;
  - Evaluer l'impact sur la santé et le bien-être occasionné par les nuisances routières pour dimensionner les mesures à prendre ;
  - Renforcer la sécurité du transport des matières dangereuses.
  
- **Organiser la cohérence des territoires en matière de transports**
  - Faire travailler ensemble les différentes autorités organisatrices de transport à l'échelle des trois axes, vallée du Rhône, arc languedocien et méditerranéen ;
  - Mettre en place une réflexion, si ce n'est une autorité, à l'échelle interrégionale.
  
- **Intégrer les transports urbains et périurbains à la future politique des transports**, car ils constituent 80% de la mobilité, et donc l'essentiel de la congestion et de la pollution :
  - Soutenir la mise en œuvre de PDU soutenables à l'échelle des bassins de vie favorisant le transport collectif et les modes doux comme le vélo.
  
- **Faire preuve de réalisme pour le financement de la future politique des transports**
  - Prendre en compte les difficultés des collectivités à financer leurs propres systèmes de transport, tout en co-finançant les projets d'intérêt national ;
  - Hiérarchiser les projets du CIADT de 2003 en fonction de la future politique des transports ;
  - Trouver des ressources nouvelles et pérennes pour financer les projets nationaux et régionaux : affectation aux transports collectifs locaux du produit des nouvelles taxes ou redevances (taxe carbone, redevance PL, ...).
  
- **Préparer largement l'opinion à un nécessaire changement des comportements**
  - Le débat a révélé une grande réceptivité de l'opinion au changement climatique, au pic pétrolier, aux risques sur la santé et la biodiversité, mais les conséquences sur la mobilité individuelle ne sont à ce jour appréhendées que par une faible partie du public ;
  - La maîtrise des déplacements suppose des campagnes d'information et de sensibilisation répétées et préalables à toute mesure contraignante ;
  - Une réflexion nationale sur le réchauffement climatique et le facteur 4 à l'échelle de tous les secteurs impliqués (transports, bâtiment, industrie, agriculture) s'impose de façon urgente.

Cette nouvelle politique ne pourra se faire sans **une forte volonté pour changer les comportements et développer** une coordination des acteurs territoriaux pour une **nouvelle politique soutenable des transports à même de répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du XXI<sup>e</sup> siècle.**

# Les principaux enseignements du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

## 1. Avant-propos : origine et particularité du débat public

### 1.1. L'ORIGINE DU DÉBAT

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a souligné que le couloir rhodanien et son prolongement jusqu'à l'Espagne en Languedoc-Roussillon constituaient un des axes majeurs de transport ferroviaire, fluvial et routier de notre pays, et que leur bon fonctionnement était une condition nécessaire au bon développement de notre économie. Constatant l'augmentation des trafics et la congestion des différents systèmes de transport, en particulier durant certaines périodes sur les autoroutes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, il a considéré qu'il était indispensable, pour répondre à cette congestion, d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route ainsi que les possibilités de reprints modaux, et également d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier.

Dans cette perspective, le Gouvernement a mené, d'octobre 2004 à mars 2005, une consultation des principaux élus et collectivités des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes, sur la base d'un document présentant la problématique actuelle et future des transports sur ces axes (« Eléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports - vallée du Rhône et arc languedocien » septembre 2004).

Le 27 mai 2005, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'écologie et du développement durable et le secrétaire d'État aux transports et à la mer ont, conformément à l'article L.121-10 du Code de l'Environnement, saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) de cette problématique.

Par décision du 6 juillet 2005, la Commission nationale du débat public a retenu le principe d'organiser un débat public sur les options générales de la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, et a nommé M. Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP, président de la Commission particulière de ce débat public (CPDP).

<sup>1</sup> Article L 121-10 : « le ministre chargé de l'Environnement, conjointement avec le ministre intéressé, peut saisir la Commission nationale du débat public en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement ».

## 1.2. LA SAISINE

C'est la seconde fois, après la saisine concernant la gestion des déchets radioactifs, que la CNDP a été sollicitée pour organiser un débat public sur une problématique générale en matière d'environnement et d'aménagement du territoire : **la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.**

La loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité, précise qu'un débat public sur un projet doit porter sur son opportunité, ses objectifs et ses principales caractéristiques.

Pour une telle problématique, la loi ne précise aucune méthode spécifique, et c'est pourquoi, pour organiser et conduire ce débat, nous nous sommes donc fondés sur la lettre de saisine des ministères du 27 mai 2005 (voir annexe 1a).

Sur la base d'un document présentant la problématique actuelle et future des transports sur ces axes, cette lettre précise : « le Gouvernement souhaiterait en particulier être éclairé par le débat public sur :

- la manière dont est perçu le fonctionnement actuel et futur du système de transport, en termes de qualité de service et d'impact environnemental ;
- les orientations souhaitables pour améliorer les transports, dans le cadre des trois composantes du développement durable, compte tenu des projets de développement des territoires, de la préservation de l'environnement et des mesures envisageables pour favoriser le report modal et offrir une meilleure qualité de service aux usagers des transports ;
- l'acceptabilité locale des différents scénarios de système de transports envisagés.

Ces réponses permettront ensuite au gouvernement d'orienter les études futures à lancer sur les différents projets ou mesures envisageables dans le domaine des transports. »

Après six mois de préparation, une nouvelle lettre de saisine nous est parvenue le 28 février 2006 (voir annexe 1b). Tout comme la première, elle précisait ce sur quoi le Gouvernement souhaitait être éclairé :

- « la manière dont est perçu le fonctionnement actuel et futur du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'Arc Languedocien, en termes de qualité de service et d'impact environnemental ;
- les mesures envisageables, dans le respect de la stratégie nationale du développement durable et des objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre, pour améliorer les transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, favoriser le report modal, et offrir une meilleure qualité de service aux usagers des transport ;
- l'acceptabilité locale de ces différentes mesures et familles de mesures. »

Si le premier éclairage – la perception du fonctionnement du système de transport – ne différait pas d'une version à l'autre, dans la seconde lettre, il n'était plus question ni d'orientations ni de scénarios. De plus, « les mesures à envisager », devaient tenter de résoudre des problèmes d'environnement global, ce qui n'était pas le cas dans la première mouture. Cette disparition des scénarios a créé des difficultés à la CPDP, alors en pleine préparation du débat, tant pour construire le cadre de ces réunions, que plus tard, au cours du débat, pour tenter de répondre au mieux à la demande du Gouvernement et lui proposer des pistes de réflexion les plus construites possibles (voir 2-1-4).

Le débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien s'est tenu du 27 mars au 26 juillet 2006 sur tout le territoire concerné, à savoir les trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, après décision de la CNDP du 1<sup>er</sup> mars 2006 d'accepter le dossier du débat de l'Etat, et après avoir validé les modalités d'organisation proposées par la CPDP. Son organisation et son déroulement sont détaillés en annexe (voir annexe 1c).

### 1.3 LES SUITES À DONNER AU DÉBAT

Rappelons sur ce point que la loi de 2002 précise que, pour une infrastructure, l'Etat doit publier une décision trois mois après la publication du compte-rendu et du bilan de la CNDP, qui intervient au plus tard deux mois après la fin du débat public (soit le 27 septembre 2006). La loi ne prévoit aucune obligation pour un débat sur une problématique générale. Cependant, les deux ministères ayant saisi volontairement et de leur propre initiative la CNDP sur ce sujet, il semble cohérent qu'ils signifient officiellement et dans des délais proches, au moyen d'une communication adaptée, ce qu'ils retiennent du bilan de la CNDP et comment ils comptent répondre aux attentes des acteurs du débat relevées dans le compte-rendu de la CPDP.

## 2. Une problématique complexe, un débat expérimental

La mise en place d'un débat de problématique générale, seulement le deuxième du genre, n'est pas allée sans difficultés, la mobilisation du public constituant l'inconnue principale.

L'expérience des débats publics précédents était en effet d'une utilité restreinte sur ce point, les débats sur des projets d'aménagement s'accompagnant inévitablement d'une participation conséquente. Au contraire, l'intitulé « politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien » pouvait traduire un certain nombre d'écueils difficilement évitables : la réflexion portait sur un sujet abstrait, lointain (2020-2025) et rom-pant avec les schémas de pensée traditionnels, tout en concernant une zone géographique sans cesse considérée comme trop vaste ou trop restreinte.

Ajoutant à ce constat la présentation au débat de mesures disparates et peu précises ainsi que des données de départ rapidement controversées, la Commission a rapidement pris la mesure des efforts nécessaires à une bonne participation du public.

La structuration et l'animation du débat ont été pensées en conséquences, tandis que des outils supplémentaires et parfois inhabituels ont été mis en place. Un atelier citoyen a ainsi permis à un échantillon de 15 « profanes » de construire leur avis sur le sujet, tandis qu'un sondage a permis de recueillir les perceptions des habitants de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien dans un premier temps, des estivants dans un second temps.

Des réunions spécifiques ont été organisées afin d'éclaircir des points complexes ou sujets à controverses :

- un atelier sur les modèles utilisés par l'Etat dans ses prévisions de trafic ;
- un atelier sur les coûts externes des transports.

A cela s'ajoute la tenue d'un atelier de réflexion associant des acteurs volontaires afin de préparer les réunions territoriales.

### 2-1 LES DIFFICULTÉS D'UN DÉBAT SUR UNE FUTURE POLITIQUE DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2020-2025

Pour l'Etat, le bon fonctionnement des systèmes de transport dans le couloir rhodanien et son prolongement languedocien jusqu'à l'Espagne est une condition nécessaire au développement de notre économie et aux obligations de libre circulation qui découlent des traités européens auxquels nous avons souscrit. Jusqu'ici, pour répondre à la demande croissante de mobilité et gérer les contraintes qui apparaissaient progressivement, la solution utilisée a été d'augmenter régulièrement l'offre de transport en construisant notamment de nouvelles autoroutes et des lignes ferroviaires à grande vitesse et en spécialisant par type de trafic les lignes ferroviaires existantes. L'Etat considère que, même si on réalisait toutes les infrastructures actuellement envisagées, la poursuite des tendances passées en matière de démographie, de tourisme, de croissance économique et de demande de mobilité entraînerait probablement une augmentation régulière et forte des déplacements dans la vallée du Rhône et vers l'Espagne, estimée par l'Etat à +40% d'ici 2025.

Cette situation aura pour conséquences une plus grande congestion routière et, en dépit des progrès de la technologie, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, ainsi que d'autres impacts environnementaux, régionaux et locaux : nuisances et pollutions, augmentation du bruit, détérioration des paysages, de la biodiversité, du régime et de la qualité des eaux.

### **2-1-1 Un sujet abstrait, éloigné des préoccupations du citoyen**

Dès le départ, la Commission a émis des craintes sur l'intérêt, pour le grand public, d'une telle problématique. En effet, son caractère peu concret, très en amont, relevant essentiellement, telle qu'elle était formulée, des seules prérogatives de l'Etat, a conduit la commission à penser que le grand public ne s'approprierait pas facilement cette problématique, alors même qu'il rencontre des difficultés immédiates pour se déplacer et attend de ce fait des réponses locales et à court terme. Au vu de cette complexité, le temps alloué à la préparation du débat (septembre 2005 à mars 2006) s'est avéré insuffisant pour imaginer et mettre en place un dispositif qui permette de répondre à ces différents types d'attentes.

### **2-1-2 Une problématique complexe, en rupture avec les schémas de pensée habituels**

Par ailleurs, débattre de tous les modes de transports à une échéance lointaine – donc peu concrète – en intégrant à la réflexion leurs effets sur l'environnement global et local, suppose une vision à la fois large et détaillée des enjeux modaux ainsi qu'une somme de connaissances techniques, scientifiques et politiques qui ne sont pas à la portée de la plupart des citoyens. Fallait-il pour autant se limiter à un débat entre experts ? Ce n'était pas le point de vue de la commission qui a relevé le défi d'un débat largement ouvert sur le public mais a essayé de l'éclairer par des expertises aussi diverses et ciblées que possible.

### **2-1-3 Un territoire toujours trop vaste ou trop restreint**

Le périmètre du débat suggéré par l'Etat s'étendait, au départ, de Valence à Narbonne. La CPDP a estimé qu'il était difficile de considérer les transports sur l'axe vallée du Rhône-arc languedocien sans prendre en compte la partie nord de ce corridor jusqu'à l'agglomération lyonnaise et la continuation au sud jusqu'à l'Espagne. Elle a donc réorganisé le territoire du débat sur un périmètre plus étendu allant de Lyon à Perpignan et comprenant, autant que faire se peut, les départements limitrophes.

Par ailleurs, dès la phase de préparation du débat, la commission a été alertée par les acteurs socio-économiques (CESR) et les élus (CR) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le nom du débat : en effet, pour cette région, et Michel Vauzelle le dira de vive voix aux ministres Madame Nelly Olin et Monsieur Dominique Perben à la réunion d'ouverture du débat à Avignon, il est inacceptable que l'on ne parle pas de l'arc méditerranéen mais « seulement » d'arc languedocien. Pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, c'est occulter une composante essentielle de la circulation dans la vallée du Rhône que de ne pas prendre en compte l'Est de la région, avec son prolongement vers l'Italie.

Il n'était pas dans les compétences de la Commission de changer le nom du débat, dont la saisine émanait des ministères des transports et de l'écologie. Elle a cependant tout fait pour prendre en compte cette préoccupation, jusqu'à organiser une réunion territoriale à Nice le 12 juillet 2006, sur la demande de Louis Nègre, président de l'ADAAM et vice-président du Conseil général des Alpes-Maritimes, dès lors qu'au préalable l'Etat s'était engagé à fournir les éléments nécessaires (en particulier en ce qui concerne les évaluations de trafic) pour enrichir cette réunion.

## 2-1-4 Un ensemble de mesures disparates et peu précises

Une autre difficulté tenait à l'absence, dans le dossier du débat, de scénarios différenciés susceptibles de nourrir les échanges. Le public est en effet habitué à se prononcer sur des choix clairs, qu'il s'agisse des questions posées lors des référendums ou des variantes d'un projet d'infrastructure.

En matière de politique générale, le public est également consulté sur des programmes différents lors des consultations électorales. En matière de transports à l'échelle locale ou régionale, il est souvent invité à participer à des débats et des concertations publiques et à se prononcer en faveur de tel ou tel projet ou de telle ou telle politique sur des bases précises.

En dépit des demandes répétées de la commission, l'Etat n'a pas présenté des scénarios de politique des transports, il a préféré mettre au débat un ensemble de 45 mesures, de nature, d'importance et portée très diverses, bien qu'organisées en 6 familles thématiques. Le public a eu le sentiment de se trouver devant une double impasse : soit il lui fallait concevoir une ou des politiques de transport à la place de l'Etat, ce qui dépasse à l'évidence ses compétences, soit il lui fallait piocher dans le catalogue des mesures et se prononcer sur l'acceptabilité de mesures isolées sans percevoir la cohérence de l'ensemble, ce qui est frustrant au regard de l'ambition affichée dans l'intitulé du débat. Dans ce dernier cas, la présentation des mesures pouvait également le laisser sur sa faim. Certaines mesures sont relativement bien décrites, notamment celles relevant des infrastructures routières, d'autres sont beaucoup moins précises, notamment celles qui portent sur le changement des comportements ou le développement des transports collectifs. Une présentation plus homogène et mieux détaillée des objectifs de chaque mesure, des moyens et du calendrier pour leur mise en œuvre, des effets sociaux, environnementaux et économiques, de leur financement aurait sans doute permis des échanges plus productifs.

En effet, l'objectif essentiel de la saisine, à savoir « l'acceptabilité des mesures » n'a pu être réellement atteint en raison d'un manque de précision dans la définition des mesures et surtout dans les modalités d'application dans l'espace et le temps ainsi que leurs impacts financiers, économiques, sociaux et environnementaux.

L'éclatement du débat sur un assortiment de 45 mesures de politique des transports et de la multitude des combinaisons possibles n'a pas facilité l'appropriation concrète de la problématique transport et mobilité par le public.

## 2-1-5 Des données de départ controversées

Le dossier-support de l'Etat se fonde sur des données qui ont nourri des controverses durant le débat :

- Dans le dossier du débat, l'Etat pose comme acquis que tous les projets du CIADT de décembre 2003 seront réalisés à l'horizon 2020-2025 ; cette présentation a été critiquée pour son absence de prise en compte des incertitudes qui pèsent sur le financement des projets au vu de ce qui s'est passé dans les contrats de plan Etat-région récents ;
- Le dossier-support du débat annonce une augmentation des mobilités de l'ordre de 40% d'ici 2020, ce pourcentage étant le résultat du croisement de nombreuses études effectuées pour son élaboration ; ce chiffre est souvent critiqué par le public, en particulier par les milieux associatifs qui y voient un présupposé destiné à justifier la création de nouvelles infrastructures routières en totale contradiction avec l'objectif de division par 4 de la production de GES (gaz à effet de serre) à l'horizon 2050.

Il est rappelé en effet que le rapport de la croissance des transports à celle de l'économie (de 2 à 1) n'est que la conséquence du bas coût des transports. Par ailleurs, le montant retenu pour le prix du baril de pétrole à l'horizon du débat est apparu, au vu des évolutions récentes, largement sous-évalué : pendant la seule durée du débat, il est passé de 60 à environ 75\$. Cette contradiction a alimenté un sentiment de défiance de la part d'une partie du public vis-à-vis de l'Etat, accusé d'être du côté des partisans de la route.

- Seuls les déplacements interurbains sont pris en compte dans le dossier-support, la congestion et les nuisances dues aux transports urbains et périurbains ont été considérées comme sous-évaluées au lancement du débat. Par la suite, l'Etat a reconnu que ce constat était légitime et a accepté d'envisager de réétudier les besoins dans ce sens ; l'Etat a notamment confié à ses représentants départementaux et régionaux le soin de présenter, lors de chaque réunion territoriale, les enjeux relevant spécifiquement des territoires concernés.
- Le transport aérien a été présenté comme marginal au regard de la problématique du débat, et donc écarté du dossier-support. Cette question sera soulevée plusieurs fois au cours des discussions et non traitée, malgré la contribution notable de ce mode aux transports de voyageurs et aux émissions de gaz à effet de serre.

## 2-2 LES DISPOSITIONS PRISES PAR LA CPDP POUR FACILITER LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET FAVORISER LA QUALITÉ DES ÉCHANGES

Pour pallier une absence pressentie d'intérêt, la Commission a mis en place des moyens importants, nouveaux et diversifiés en amont du débat public :

- la structuration et l'animation du débat
- un atelier citoyen
- deux sondages
- une réunion sur les modèles de l'Etat et une sur les coûts externes
- un atelier de réflexion
- une prise de contact avec les Universités

### 2-2-1 Structuration et animation du débat

Le débat public repose sur un principe de base qui consiste à informer d'abord pour pouvoir discuter, argumenter et se forger une opinion ensuite. Au regard de la complexité de la problématique débattue, la Commission a veillé à ce que la structuration et l'enchaînement des différents types de réunions publiques permettent une progression dans les échanges, de façon à répondre aux 3 questions posées par l'Etat, sans pour autant limiter la liberté d'expression des participants.

La structure du débat a donc été la suivante :

- réunions de lancement (3)
- réunions thématiques (10)
- auditions publiques (3)
- réunions territoriales (16)
- réunion de synthèse (1)

Trois réunions de lancement ont d'abord permis de recueillir les positions de départ des principaux acteurs (collectivités territoriales, acteurs économiques et associatifs) et du grand public, quelques jours après que le dossier support de l'Etat a été disponible et diffusé sur simple demande.

Souvent critiquées pour leur densité ou la trop faible place accordée aux échanges avec la salle (1/3 de la durée des réunions), les 10 réunions thématiques qui ont suivi avaient pour but essentiel de mettre à la disposition du public un grand nombre d'informations concernant les principaux enjeux liés à une problématique vaste et complexe. La succession de ces réunions s'est voulue le plus logique possible, allant de l'origine même de la demande de transports (11 avril à Valence) aux orientations à mettre en œuvre sur l'espace spécifique du débat (10 mai à Avignon), compte tenu des enjeux environnementaux et d'aménagement des territoires concernés. Les enjeux territoriaux ont très tôt été considérés comme cruciaux pour le débat et la CPDP a placé 3 réunions sur ce thème, une par région, au début du calendrier des réunions thématiques.

La qualité des éclairages apportés par les experts et des échanges avec le public a permis d'approfondir les questions portant sur le fonctionnement du système de transports et sur les orientations souhaitables pour la future politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. C'est notamment à cette série de réunions que l'on doit l'émergence des trois orientations maîtresses du débat (la mobilité soutenable, le report modal et l'amélioration des infrastructures routières), qui ont guidé par la suite le travail de la Commission et de l'atelier de réflexion.

Les auditions publiques, qui sont intervenues à mi-chemin du débat public (à la mi-mai), constituent une particularité du débat public et une sorte de parenthèse dans le processus du débat. Il s'agit d'un temps d'écoute où les acteurs ont alors l'occasion de faire part de leur position à la Commission, tout comme aux représentants de l'Etat. Elles ont permis aux 18 auditionnés de fonder leurs propos sur les éléments concrets et factuels, issus des réunions thématiques qui les avaient précédées.

Moment important destiné à « mesurer l'acceptabilité locale des mesures » proposées par l'Etat, les réunions territoriales ont ensuite nécessité un travail de préparation important, qui s'est effectué sous la forme d'un atelier de réflexion mis en place par la Commission (cf. partie 2-2-5). Grâce à ce travail préalable, à sa prise en compte par l'Etat et à la sollicitation pour chacune de ces réunions de 3 acteurs locaux (un élu, un acteur économique et un associatif), il a été possible d'approfondir les mesures qui étaient acceptables localement, conformément aux 3 orientations retenues par le public. Le temps imparti aux échanges avec le public représentait les 2/3 de ces types de réunions.

La réunion de synthèse a marqué la fin du débat public : la Commission a présenté les grandes lignes de son compte rendu et a demandé spécifiquement à chaque participant (intervenant en tribune, public...) de rappeler les orientations ou mesures prioritaires qu'il souhaitait voir retenues par l'Etat à l'issue du débat public.

## **2-2-2 Contribution de l'atelier citoyen : une délibération de simples citoyens pour alimenter le débat public**

Pour éclairer la nature et l'importance de ces difficultés et pour vérifier la façon dont des citoyens ordinaires pouvaient se saisir de la problématique, la Commission particulière a souhaité organiser dans le cadre de ce débat public un atelier citoyen, en s'inspirant des conférences de citoyens organisées à l'origine par l'office danois d'évaluation technologique (l'équivalent de notre Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques).

Son organisation est une première dans le cadre d'un débat décidé par la Commission nationale du débat public.

La principale originalité de l'atelier citoyen est d'instaurer un dialogue direct entre des experts et de simples citoyens sur les contradictions qui peuvent naître entre une politique de transport fondée sur une prospective des besoins et le respect de l'environnement. L'atelier citoyen est ainsi une manière d'associer de simples citoyens à la formation des choix publics.

Plus précisément, ce qui intéressait d'abord la Commission particulière du débat public, c'est que de simples citoyens puissent exposer leur perception du fonctionnement actuel et futur des transports dans la vallée du Rhône et vers l'Espagne et formuler les problèmes auxquels il leur semble nécessaire d'apporter une solution. La Commission particulière du débat public a demandée ensuite de l'atelier citoyen qu'il alimente le débat par des considérations argumentées sur les orientations pour le futur de la politique des transports et les mesures qu'il faudrait mettre en œuvre.

Un comité de pilotage a été constitué par la Commission particulière du débat public pour organiser l'atelier citoyen de manière autonome et neutre. Sa composition reflète la pluralité des sensibilités dans le domaine des transports de voyageurs et de marchandises. Ce comité a garanti la diversité du groupe de citoyens recrutés par sondage par l'IFOP. Il a sélectionné les formateurs pouvant intervenir durant la formation dont il a garanti le pluralisme. Il a aidé le groupe de citoyens dans le choix des experts et des acteurs qui ont débattu avec eux lors de l'audition citoyenne. Du point de vue de la CPDP, cette partie de la mission du comité de pilotage n'a pas fait l'objet de suffisamment d'attention, notamment en ne pouvant pas mobiliser certains intervenants demandés par les membres de l'atelier citoyen, alors que le comité de pilotage a consacré beaucoup de temps à élaborer la démarche. Un plus grand délai entre les week-ends de formation aurait certainement été préférable afin d'adapter le programme des intervenants à la demande du groupe de citoyens.

#### ■ Déroulement de l'atelier citoyen

L'atelier citoyen a réuni un groupe de seize citoyens sélectionnés pour représenter la diversité de la population des trois régions Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Le groupe a travaillé avec l'aide de deux animateurs : Jean-Pierre Tiffon et Sarah Mélhéas, sous l'observation de Mademoiselle Ingrid Tafere étudiante en psychologie qui a suivi les week-ends de formation à la demande du comité de pilotage. Sa mission n'a, semble-t-il, pas été assez clarifiée auprès du groupe de citoyens. Les membres de l'atelier citoyen ont été rassemblés dans les locaux de la CPDP pendant trois week-ends de formation (4-5 mars, 18-19 mars, 1-2 avril), au cours desquels ils ont débattu avec des conférenciers sélectionnés par le comité de pilotage ou par les membres de l'atelier eux-mêmes. Les travaux de l'atelier se sont conclus le samedi 22 avril de 9h à 19h, par une audition citoyenne, au cours de laquelle ont été auditionnés experts et représentants d'intérêts économiques, sociaux et environnementaux, ainsi que les représentants élus, qu'il a choisi d'inviter pour répondre à ses questions. Cette audition citoyenne s'est tenue en public (qui ne fera qu'assister à cette audition citoyenne sans y participer effectivement) et en présence de la presse. Elle lui a permis ensuite de délibérer pour formuler son propre avis en toute connaissance des divers points de vue portés par les acteurs du débat public. Le dimanche 23 avril, les membres de l'atelier se sont retirés pour délibérer à huis clos et rédiger le document final qui a présenté les conclusions de leurs travaux.

Pour finir, le document final a été solennellement remis par le groupe de citoyens à la Commission particulière du débat public le dimanche 23 avril au soir, édité en 20 000 exemplaires, et diffusé comme les autres cahiers d'acteurs.

La Commission a invité également un représentant du groupe à présenter ce cahier de l'atelier citoyen lors des auditions publiques du 17 mai à Marseille, du 18 mai à Lyon et du 22 mai à Montpellier, ainsi qu'à la réunion de clôture le 20 juillet à Avignon.

### **2-2-3 Le sondage**

La CPDP, par l'intermédiaire de l'IFOP, a interrogé par sondage 1800 personnes dans les régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur sur leur perception du phénomène de « congestion/pollution », sur les mesures qu'ils prennent dès à présent pour y faire face, et sur leurs suggestions.

Ses résultats ont été diffusés dans la presse nationale et régionale avant le début du débat, principalement dans le but de donner envie au public de participer et de s'exprimer sur la problématique. Le 21 mars, le « Midi Libre » faisait sa une sur le sujet. Ce sondage a donné lieu à une dizaine d'articles dans la presse.

Par la suite, pendant le débat public, ses résultats ont alimenté certaines réunions thématiques (en particulier celle sur l'offre et la demande de transports du 11 avril à Valence) et ont nourri la réflexion et les contributions des acteurs.

Les résultats de cette première vague d'enquête (voir annexe n°3) montrent sans surprise que les habitants de la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien font un usage massif de la voiture pour leurs déplacements quotidiens et ressentent dès lors fortement les phénomènes de congestion du réseau routier. Ils apparaissent par ailleurs très sensibles à la pollution de l'air qu'entraîne cette forte circulation automobile. C'est sur les axes secondaires et pour de courtes distances que la population subit le plus d'inconvénients dus à la congestion des routes, notamment pour les habitants des zones les plus urbanisées. Néanmoins, les problèmes existent aussi sur les autoroutes même si les conducteurs perçoivent toutefois quelques améliorations, notamment à l'extérieur des agglomérations.

Concernant l'utilisation du train, les jugements émis par les voyageurs révèlent certaines insuffisances en matière de sécurité, de ponctualité et de desserte des zones les moins peuplées (en particulier chez les habitants des zones rurales).

Face à ces désagréments (embouteillages, ralentissements, pollution de l'air), les habitants des 3 régions adaptent leurs trajets, majoritairement en empruntant des itinéraires plus longs mais moins fréquentés et dans une moindre mesure en prenant les transports en commun.

Confiants dans les pouvoirs publics pour améliorer la situation, les habitants sont nombreux à souhaiter un développement et une amélioration des transports en commun et l'encouragement de modes de transport alternatifs comme le ferroutage.

En juillet, une deuxième vague de questionnaires a été soumise aux touristes (français et étrangers) et excursionnistes des 3 régions (voir annexe n° 3) sur les mêmes thèmes que précédemment. Le public sondé se distingue de celui de la première vague sur plusieurs points :

- La congestion et ses conséquences sont ainsi plus fortement ressenties par les excursionnistes (bien que dans une moindre mesure pour ce qui est de la pollution de l'air). Par contre, les touristes bien que confrontés aux mêmes difficultés y semblent moins sensibles car ils déclarent plutôt ne pas avoir rencontré de problèmes sur leur parcours.

- Paradoxalement, ils développent assez peu de stratégies pour pallier ces désagréments : comparativement à la population locale, les excursionnistes sont moins nombreux à prendre des itinéraires plus longs, ou à réduire la fréquence de leurs déplacements. Une minorité de touristes choisissent d'abord de décaler leur départ, puis de pratiquer une pause imprévue ou d'emprunter un itinéraire bis.

Ce public, ayant pour motif de déplacements la recherche de loisir et de détente semble donc plus enclin à supporter les conséquences de la congestion que la population locale.

Les excursionnistes, comme les touristes habitués des vacances dans le Sud de la France, ont tendance à trouver la situation plus dégradée que les autres touristes : comme si une confrontation plus régulière aux problèmes de circulation rendaient la chose moins acceptable. A l'inverse les touristes étrangers sont plus cléments sur les transports dans la région.

L'information est considérée comme suffisante, par les 2 catégories de sondés, qui s'accordent aussi sur leur confiance dans les pouvoirs publics pour améliorer la situation, et ce dans une plus large mesure que les habitants des 3 régions.

Le développement des transports en commun, une information et une signalisation accrue puis l'accroissement d'infrastructures routières figurent parmi les mesures qui font consensus auprès des interviewés. La limitation des camions sur la route et le développement du ferroutage sont plus fortement demandés par les excursionnistes. Ceux-ci, avec les touristes réguliers se sentent plus concernés par l'avenir des transports de leur région et formulent ainsi un plus grand nombre de propositions.

## **2-2-4 La réunion sur les modèles de l'Etat et celle sur les coûts externes**

### **■ Réunion sur les modèles**

L'expérience des débats publics précédents montre que les prévisions présentées dans les dossiers-supports reposent sur des modèles qui sont très souvent sujets à contestation de la part des participants. Dans le cadre de ce débat sur la politique des transports, certains acteurs ont d'ailleurs soulevé ce problème dès la phase de préparation.

Il a donc paru intéressant à la Commission d'inviter l'Etat à expliquer publiquement les modèles utilisés pour établir les prévisions de trafic présentées dans le dossier. Le 6 mars, les acteurs ont été conviés à débattre de ces modèles, afin de clarifier au mieux ce sujet, avant le lancement du débat. L'Etat en a profité pour réaffirmer sa volonté d'« ouvrir la boîte noire » des études de trafic, en rappelant les difficultés et incertitudes inhérentes à toute démarche prospective. La question de la part du trafic de transit a notamment été évoquée, les prévisions annoncées différant des impressions visuelles des usagers et des riverains. De même, des participants ont réclamé des hypothèses basées sur un prix du pétrole élevé, le dossier-support annonçant un prix du baril de 60\$, alors même qu'une étude prospective du Conseil Général des Ponts et Chaussées publiée peu de temps après l'ouverture du débat prenait en compte un prix du baril allant jusqu'à 180\$ suivant les scénarios proposés.

Le principal reproche fait à l'Etat, et que cette réunion préparatoire n'a pas entièrement permis de dissiper, est de raisonner dans la continuité du passé sans jamais prendre en compte les ruptures possibles telles qu'une « explosion » du prix du pétrole, une accélération du changement climatique et d'éventuelles ruptures technologiques. Cette attitude tendrait, du point de vue des associations notamment, à promouvoir une politique du fil de l'eau au détriment d'actions plus volontaristes et novatrices possibles, voire souhaitables (report modal, limitation de la mobilité).

L'augmentation prévue au dossier-support de 40% des trafics d'ici 2020 a symbolisé cette controverse. Au cours de nombreuses réunions, les représentants de l'Etat ont donc insisté sur le fait que ce chiffre était issu des expertises les plus réalistes, et qu'il aurait par conséquent été irresponsable de ne pas l'annoncer. Selon eux, il était donc erroné d'y voir une volonté politique occulte.

### ■ Réunion sur les coûts externes

Une question préalable a été posée par de nombreux participants au vu des hypothèses explicites ou sous-jacentes du dossier du débat : « les poids lourds paient-ils le coût réel d'utilisation des infrastructures routières ? ». De nombreux participants, issus aussi bien des milieux associatifs que socio-économiques, politiques ou du grand public, ont demandé des éclaircissements prouvant qu'étaient effectivement pris en compte les effets externes du transport sur l'insécurité, le bruit, la pollution, l'effet de serre, la congestion, le paysage, la biodiversité et la santé.

Aussi la Commission particulière du débat public a-t-elle demandé à l'Etat de présenter un état des lieux des études sur les coûts externes des transports, notamment routiers. Cette réunion s'est tenue en préambule de l'audition publique de Lyon le 18 mai. Selon des études européennes, les coûts externes des transports représenteraient 650 milliards d'euros pour toute l'Europe et 86 milliards d'euros pour la France.

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 concédé (hors coûts sur la santé), mais insuffisamment sur le reste du réseau autoroutier gratuit et sur le réseau routier national. Les poids lourds, dans les grands corridors et sur les routes nationales prolongeant le réseau concédé, bénéficient d'une sous-tarifification.

Des études européennes montrent que la France sous-évalue certains coûts externes par rapport aux pays européens les plus avancés dans ce domaine, ce qui favorise les modes polluants, et recommandent de se préparer à une directive Eurovignette qui devrait intégrer un haut niveau de coûts externes (8 centimes d'euro à la tonne/km, contre 1 centime aujourd'hui).

### 2-2-5 L'atelier de réflexion associant des acteurs volontaires impliqués

Devant l'absence de propositions de scénarios de politique de transport de la part de l'Etat et alors que les réunions thématiques prenaient fin, la CPDP a craint qu'il ne soit difficile pour un public qui, lors des réunions territoriales, serait à l'évidence davantage préoccupé par des problèmes locaux, de se prononcer sur l'acceptabilité des 45 mesures proposées par l'Etat. Elle a donc décidé de réunir un atelier de réflexion regroupant des représentants des Conseils régionaux Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon (la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur n'a pas donné suite à l'invitation de la CPDP), de la coordination inter-associative et du monde économique (OITC Sud-Est et AUTF), au cours de trois sessions de travail qui ont eu lieu le 11 mai à Avignon, le 23 mai à Lyon et le 7 juin à Avignon (voir annexe 7 : les participants à l'atelier de réflexion).

Les représentants de l'Etat n'ont pas souhaité participer à cet atelier.

Le but visé par ce travail de réflexion était de réfléchir au déroulement des réunions territoriales afin d'assurer une meilleure efficacité des échanges avec le public. Dans l'esprit des participants, la présentation d'assemblages de mesures disposant d'une certaine cohérence interne devait permettre des échanges plus productifs.

Dans un premier temps, l'atelier a envisagé ce qu'il a appelé des « plates-formes » de mesures qui devaient s'articuler autour des 3 piliers du développement durable. Il fallait également distinguer les actions sur le court et le long terme, accorder une place importante aux possibilités de financement de celles-ci et surtout différencier les priorités suivantes :

- Atteindre effectivement le facteur 4 ;
- Répondre aux 40% d'augmentation de croissance du trafic prévue ;
- Concilier les 2 paramètres précédents.

Cette esquisse a été présentée le 15 mai par le président de la CPDP aux représentants de l'Etat. Ces « plates-formes » ont suscité un certain nombre de remarques de la part de l'Etat et en particulier la crainte que, présentées comme telles en réunions locales, elles ne « conduisent à des blocages ». Tenant compte toutefois de la réflexion menée au cours de l'atelier, l'Etat a retenu l'idée de présenter des « regroupements de mesures, sans qu'ils constituent pour autant un scénario, une plate-forme ou un assemblage, voire une politique » qui s'appuieraient sur 3 grandes orientations : mobilité soutenable, report modal et requalification et/ou création d'infrastructures routières, acceptées naturellement parce qu'issues d'un raisonnement logique, même si c'est le report modal qui a recueilli le plus d'adhésion au premier abord.

L'atelier de réflexion ayant de plus fait part de son souci de voir la problématique du débat abordée dans chaque réunion territoriale en tenant compte du contexte local de chaque zone géographique, il a été convenu que cet aspect serait évoqué par le directeur départemental ou régional de l'équipement (DDE ou DRE) ou le directeur régional de l'environnement (DIREN).

## **2-2-6 Les universités**

Plusieurs prises de contact se sont révélées fructueuses, même si les dates retenues pour le débat concordaient avec l'arrêt de l'activité des universités. Des enseignants ont bien voulu mettre en place des rencontres entre Philippe Marzolf et les étudiants ; plusieurs contacts (dont l'université de Montpellier et celle de Grenoble) se sont proposés comme relais d'information. Malheureusement, les manifestations liées au CPE ont rendu impossible toute action en direction de ce public.

### 3. Les apports du débat public

Le débat public s'est révélé particulièrement riche en interventions et contributions tant orales qu'écrites. Elles permettent d'organiser les apports du débat en quatre grandes sections :

- Les clarifications demandées à l'Etat concernant la politique actuelle des transports ;
- Les réponses générales aux questions posées par l'Etat dans sa saisine : perception, orientations et mesures ;
- Les attentes particulières pour chaque région concernée ;
- Les dynamiques souhaitables pour l'action future.

#### 3-1 TROIS CLARIFICATIONS PRÉALABLES DEMANDÉES À L'ETAT

Trois clarifications sont demandées en préalable à l'Etat, elles constituent des inflexions par rapport à la politique actuelle avant même l'engagement d'une nouvelle politique. Elles portent sur le rôle des transports dans l'aménagement des territoires, l'engagement réel et sérieux pour la réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports, le financement des projets déjà « retenus » par l'Etat au terme du CIADT de décembre 2003.

##### **3-1-1 Clarification sur le rôle des transports dans la politique d'aménagement du territoire : concentration ou irrigation**

Une grande partie du public considère que la politique de concentration des flux depuis 30 ans dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien est responsable du phénomène de congestion/pollution placé au cœur du débat public. Ne plus reproduire les erreurs du passé est donc un préalable. A cet égard, le tunnel sous Fourvière, la traversée de Valence par l'A7 ou le démantèlement des voies ferrées dans le sillon alpin constituent les contre-exemples d'une politique de transport soutenable. Pour l'avenir et face à la croissance redoutée des trafics nord-sud, certains souhaitent le délestage d'une partie des trafics routiers de l'A7 et de l'A9 sur les axes alternatifs de l'arc atlantique, du Massif central et des Alpes.

Par ailleurs, de nombreux territoires se trouvent aujourd'hui dans une trop grande dépendance à l'égard de la voiture particulière et du transport routier. Ils demandent la réouverture de lignes ferroviaires secondaires, aptes à transporter voyageurs et marchandises, mais aussi, pour les territoires les plus excentrés, l'aménagement de voies routières existantes ou de barreaux routiers permettant d'accéder aux autoroutes, de mieux irriguer les arrière-pays et d'offrir de meilleures chances de développement économique aux entreprises et d'emploi aux habitants.

Tous considèrent que les transports doivent à l'avenir aider à structurer et si possible desservir l'ensemble du territoire en ne se limitant pas aux grands flux des principaux corridors. A cette échelle, le public souhaite un système de transports rééquilibré en faveur des modes ferré et fluvial, avec des liaisons routières structurantes « en arête de poisson » autour de l'axe principal. Une des vertus du débat aura été d'aider à la prise de conscience des efforts que l'Etat et les collectivités territoriales auraient à fournir à l'échelle des 3 régions pour mieux coordonner les politiques de transports des différentes autorités organisatrices et pour harmoniser les outils de planification territoriale.

### **3-1-2 Clarification sur la cohérence de l'engagement de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans la politique des transports**

Beaucoup de participants au débat public ont découvert, grâce aux informations portées à leur connaissance, l'ampleur de la menace planétaire qui résulte des émissions de gaz à effet de serre et du réchauffement climatique. Pour eux, la perspective d'impacts irréversibles sur l'environnement global justifie un changement de cap déterminé et immédiat en matière de politique de transports. La liberté totale de la mobilité des personnes et des marchandises apparaît comme contradictoire avec l'objectif d'une réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre en 2050 et cela, en dépit des progrès techniques indispensables, mais dont l'efficacité n'est pas affirmée à elle seule. Clarifier le caractère plus ou moins prioritaire de cet objectif conditionne de fait l'ampleur et le calendrier des mesures à engager à ce niveau.

### **3-1-3 Clarification sur le financement des projets « retenus » par le CIADT de décembre 2003**

La méthode de raisonnement proposée dans le dossier support du débat, qui consiste à se placer après la réalisation considérée comme acquise, en 2020 de tous les projets d'infrastructures du CIADT, n'a pas été admise. Les débats ont porté, entre autres, sur ces projets, souvent pour demander la garantie de leur réalisation rapide.

Bon nombre de participants restent persuadés que ni l'Etat ni les collectivités territoriales n'auront les moyens de financer ces projets dans les délais annoncés. Faute de trouver de nouvelles ressources pérennes, la réalisation de l'ensemble des chantiers déjà programmés leur paraît improbable, notamment en ce qui concerne les projets non routiers. La plupart des collectivités territoriales attendent une clarification sur les priorités, le calendrier et le financement ; elle serait un élément important de la crédibilité de la nouvelle politique nationale.

## **3-2 LES RÉPONSES AUX QUESTIONS MISES EN DÉBAT**

### **3-2-1 Sur la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transports**

L'effet de ciseau « congestion croissante/dégradation de l'environnement », thème central du diagnostic de l'Etat pour les couloirs de transport de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien, est perçu et partagé de façon plus ou moins marquée par tous les publics rencontrés et cela de manière croissante au fil du débat. Vue la part prépondérante de la route dans l'ensemble des déplacements, c'est la congestion de plus en plus fréquente des autoroutes A7 et A9 qui mobilise l'attention du public. Seuls quelques spécialistes connaissent l'existence de nœuds ferroviaires saturés et savent ce qu'il en est des capacités réellement disponibles sur la voie d'eau. Sur les couloirs autoroutiers, les effets de gêne, de saturation et de pollution sont avant tout ressentis aux abords des agglomérations, aux heures de pointe et aux périodes estivales, et attribués au trafic des poids lourds en toutes saisons. Ce trafic poids lourd est perçu comme essentiellement en transit à longue distance, imposé par l'Europe et l'Espagne à la France et aux régions traversées. Le fait que plus de 50% de ces trafics soient en réalité locaux et intra-régionaux ne suscite qu'incrédulité.

Beaucoup contestent en effet les statistiques avancées sur ce point et préfèrent stigmatiser l'encombrement de la voirie et la gêne qualifiée d'insupportable occasionnés par les poids lourds. Par ailleurs, c'est davantage l'aspect accidentogène de la congestion qui est mis en avant que le côté «frein aux activités économiques ». La congestion a même parfois été perçue comme permettant de réguler l'utilisation de la voiture et de faciliter le report modal.

La congestion routière régulière autour des grandes agglomérations, du fait des déplacements domicile-travail pose également problème. Sachant que plus des 3/4 de la population des 3 régions vivent et se déplacent dans des aires urbaines, il n'est guère surprenant que les problèmes majeurs actuels et futurs de transport et de développement durable soient ressentis comme se situant principalement à l'échelle des villes, agglomérations urbaines et bassins de vie plutôt qu'au niveau des « grands tuyaux » placés sous la responsabilité de l'Etat.

Mais le manque de données statistiques locales précises sur la part respective des différents trafics et l'absence d'alternatives crédibles et pratiques à l'usage de la voiture particulière, nourrissent un sentiment de fatalité largement répandu selon lequel la congestion automobile actuelle est inévitable voire tolérable sur les grands axes routiers, notamment aux approches des zones urbaines et pendant les périodes de vacances.

Si le fonctionnement actuel du système de transports n'engendre que des différences mineures de perception, une incompréhension profonde se manifeste dès lors qu'on aborde les prévisions de croissance des trafics sur l'autoroute et les moyens à mettre en place pour y répondre.

Experts de l'Etat et acteurs économiques prévoient tous une augmentation de l'ordre de 40% des mobilités dans les 20 ans à venir. Une hausse certes inférieure de moitié à celle constatée par le passé mais considérée comme inévitable par ceux qui estiment que la France ne peut s'isoler économiquement de l'Europe et rompre la continuité des chaînes de transport nationales et européennes. Elle est aussi souvent considérée comme indissociable du développement économique de territoires moins bien desservis ou de territoires en compétition avec d'autres et qui cherchent de ce fait à tirer parti de l'implantation d'entreprises ou de zones logistiques.

En revanche, beaucoup d'élus et d'associations trouvent insupportable de bâtir une politique de transport sur la base d'une telle prévision de croissance des trafics autoroutiers. D'une part, ils la considèrent comme fautive car ne tenant pas assez compte d'évènements déjà prévisibles qui provoqueront une baisse de la mobilité : pétrole rare et carburants chers, réduction obligatoire des émissions de gaz à effet de serre, modifications des comportements. D'autre part, et surtout, il est demandé que, devant les impacts environnementaux d'un éventuel accroissement des trafics routiers, les pouvoirs publics agissent dès à présent pour que celui-ci n'ait pas lieu, en particulier par des mesures en faveur du report modal et la maîtrise de la mobilité. Accepter le principe d'une croissance des trafics autoroutiers irait à l'encontre de cette politique et ouvrirait la voie à l'agrandissement des autoroutes qu'ils refusent.

Sur ces deux aspects, le débat public n'a guère permis de faire évoluer les positions des uns et des autres : l'Etat défendant des prévisions réalistes et utiles à un débat portant sur un ensemble de mesures, beaucoup d'élus et les milieux associatifs considérant que l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre invalide le besoin d'augmenter les capacités autoroutières, et les milieux socio-économiques réclamant une mobilité routière facilitée. Cette controverse aura néanmoins permis de mieux ordonner les orientations souhaitables d'une future politique de transports VRAL.

## 3-2-2 Sur les orientations souhaitables et les mesures acceptables pour une future politique de transports VRAL

Trois orientations majeures émergent du débat public ; elles concernent :

- des mesures immédiates favorisant une **mobilité soutenable**,
- un **report maximal** de trafics de la route vers le rail
- et des **mesures d'aménagement du réseau routier existant**, en fonction des besoins des territoires.

Chaque orientation regroupe des mesures souvent citées ou débattues par les différents publics ; l'ensemble de ces orientations et mesures dessine les contours d'une future politique de transports répondant aux attentes des participants qui se sont exprimés au cours du débat public dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

### 3-2-2-1 Priorité à des mesures immédiates pour favoriser la mobilité soutenable

Cette orientation recueille un large assentiment. Personne ne conteste que le phénomène de « congestion/pollution », dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, appelle un changement de cap immédiat, visible, impliquant soi-même et la collectivité et cela à toutes les échelles de territoire. Pour réduire la quantité et la nocivité des déplacements les plus polluants, une large partie du public demande qu'on mette l'accent sur la prévention et la maîtrise de la mobilité routière. Les enjeux de cette première orientation seraient d'économiser les énergies fossiles, de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, d'améliorer la sécurité et la fluidité des trafics et de réduire les mobilités inutiles.

Les mesures venant à l'appui de cette orientation de mobilité soutenable sont multiples et relèvent pour partie du « catalogue de mesures » présenté par l'Etat. Mais ces mesures relèvent aussi d'une réflexion plus large sur l'organisation économique, avec une réorganisation corrélative de l'appareil de production et de distribution. C'est dans ce type d'analyses qu'apparaissent le plus clairement les préoccupations sociales : comment concilier une économie mondialisée avec la prise en compte des coûts sociaux et environnementaux des transports qui exigeraient une relocalisation économique ?

Souvent présentées de façon peu précise tant dans leurs objectifs que dans leurs effets, ces mesures ont été mentionnées par les acteurs sans qu'il leur soit possible de les approfondir, ce qui de fait limite la perception des contraintes qu'elles génèreraient et, en conséquence, de leur acceptabilité.

Pour autant, l'accord manifesté à l'égard de ces mesures ne saurait être sous-estimé : si une partie d'entre elles suppose des arbitrages à l'échelle européenne et nationale, d'autres peuvent être expérimentées et mises en œuvre rapidement à moindre coût, en attendant de mesurer les effets sur les trafics routiers des deux autres orientations souhaitables : report modal maximal et aménagement du réseau routier existant.

Les principales mesures évoquées pour favoriser la mobilité soutenable sont indiquées ci-après :

#### 3-2-2-1-1 Des mesures à l'échelle des territoires

- **Maîtrise des déplacements dans les bassins de vie** : densification urbaine autour des axes de transports collectifs, mise en place de plans de déplacements entreprises-collectivités-administrations, possibilité de péages urbains.

Les échanges ont permis de prendre conscience des problèmes que pose une urbanisation mal maîtrisée, facteur de déplacements pendulaires massifs entre la ville et ses secteurs péri urbanisés en extension continue.

La densification urbaine autour des axes de transports collectifs, la localisation des zones d'activités, l'interconnexion entre les différents modes de transports, la mise en place de plans de déplacement pour les entreprises, les collectivités et les administrations ainsi que la limitation des parkings urbains au profit d'un stationnement périurbain connecté aux modes alternatifs à la voiture sont désormais des mesures souhaitées par de nombreux élus, responsables socio-économiques et représentants associatifs. Certains demandent la possibilité de tester l'efficacité du péage urbain.

Face aux effets négatifs de l'étalement urbain, à la multiplication des SCOT peu ou mal reliés entre eux, à la superposition des périmètres de compétence, certains élus demandent à l'Etat de tenir son rôle d'autorité réglementaire en édictant de nouvelles règles du jeu plus contraignantes.

■ **Relocalisation volontariste de l'économie**, rapprochement des lieux de production des lieux de consommation, optimisation de la chaîne logistique, remise en cause de la pratique des flux tendus, étiquetage des produits indiquant les km parcourus, information sur les impacts environnementaux des modes et sur les délais de livraison.

Le débat public a été le cadre d'affrontements récurrents entre d'une part, les acteurs économiques défendant la liberté des échanges et des déplacements, indissociable d'une économie de croissance créatrice de richesses et d'emplois selon eux et d'autre part, les représentants du monde associatif et certains élus qui considèrent que la croissance actuelle des transports, dans une économie libérale, mène à une impasse et doit être enrayée pour satisfaire au facteur 4 de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour les premiers, c'est le consommateur qui, par ses choix, est le premier responsable de l'accroissement des transports de marchandises, notamment en exigeant les produits les moins chers, au plus tôt et au plus près de chez lui.

Pour les seconds, c'est la recherche de la rentabilité qui pousse les entreprises à délocaliser leurs productions, à multiplier les plates-formes logistiques et les transports entre lieux de production et lieux de consommation.

Deux types de propositions sont formulés à cet égard :

- D'une part, une optimisation des chaînes logistiques est souhaitée afin de limiter les transports superflus, ainsi que la relocalisation de l'économie. Il s'agirait d'abord de limiter le transit de certaines denrées alimentaires effectuant des transports "aberrants" (cas des crevettes, des pommes de terre ou des tomates produites au nord, transformées au sud puis repartant pour être consommées au nord) et de privilégier la distribution de productions agricoles locales au détriment de productions importées concurrentes, notamment par une taxation plus forte des poids lourds rendant moins compétitifs les produits transportés. Plus largement, il s'agirait d'examiner, à l'échelle des bassins de vie, les modes de consommation et les moyens de rapprocher production/distribution/ consommation pour limiter le volume des échanges de marchandises et favoriser l'économie locale.
- D'autre part, la sensibilisation du consommateur. Il s'agirait d'encourager l'achat citoyen en étendant l'information du client au nombre de kilomètres parcourus par les produits, au moyen notamment d'un étiquetage en faisant état.

Dans le même ordre d'idée, il s'agirait d'encourager le consommateur à accepter des délais de livraison plus longs. Le choix devrait être offert entre le "juste à temps" qui suppose des flux tendus et un prix élevé de transport et l'acceptation d'un délai de livraison plus important, assortie d'un avantage en termes de prix.

■ **Gestion des pointes de trafics sur autoroute** : réduction de vitesse, interdiction de doubler pour les PL, modulation des péages, information des usagers avant leur entrée sur l'autoroute sur les temps de parcours prévisibles.

Les mesures de limitation et de régulation sur l'axe A7/A9 sont perçues comme facilitant la fluidité du trafic sans qu'il soit besoin de recourir à l'agrandissement de l'autoroute. Elles vont dans le sens d'une meilleure sécurité routière et d'une moindre émission de CO<sub>2</sub>. Elles sont donc en général bien accueillies dans leur principe, mais guère approfondies dans leur application pratique.

A titre d'exemple, personne, pas même chez les professionnels, ne semble refuser la baisse de la vitesse sur autoroute. Mesure qui a trois avantages qu'une partie du public perçoit bien : plus économe en énergie, moins accidentogène et favorisant la fluidité du trafic. Pour autant, le débat n'a pu lever une certaine ambiguïté. S'agit-il de limitations temporaires ou localisées, ou d'un abaissement généralisé et permanent (par exemple abaissement de 130 à 110 km/h pour les VL sur autoroute) ?

Il en va de même pour l'interdiction de doubler des PL sur autoroute. Les professionnels pourraient l'accepter si elle était strictement limitée aux périodes de l'année les plus chargées et sur certaines sections particulièrement encombrées.

En ce qui concerne la modulation des péages, une tarification différenciée selon les périodes de l'année ou les heures de la journée apparaît comme acceptable dans son principe. Les appréciations divergent sur les modalités : s'il s'agit de réduire le coût du péage aux heures creuses, tout le monde est pour ; s'il s'agit de l'augmenter aux heures les plus pleines, cela divise. Dans ce dernier cas, les professionnels de la route ne veulent pas en entendre parler. Cette mesure reste également mal perçue par les utilisateurs locaux des autoroutes.

La réservation de l'accès à l'autoroute a été très rarement abordée tout comme l'interdiction des PL étendue aux périodes estivales ou aux heures de pointe, tant elle apparaît loin des habitudes actuelles. Et quand on l'évoque, c'est pour la réserver à autrui plutôt qu'à soi-même, et plutôt comme un moyen de limiter le nombre des PL.

On enregistre des réactions du même ordre pour l'écrêtement des migrations saisonnières. Le débat n'a pas été jusqu'à dire à quels touristes une telle mesure devait s'adresser. Par ailleurs, cette mesure semble mettre en jeu tellement de niveaux de décisions que l'on peine à se l'approprier.

■ **Développement de nouveaux usages de la voiture particulière** : covoiturage avec création de parkings aux échangeurs d'autoroute et autopartage.

Le développement du covoiturage apparaît parfois comme anecdotique, souvent comme une mesure de bon sens, assez emblématique d'un changement de comportement concret et impliquant. Le covoiturage rassemble largement et donne lieu à la demande de mesures de soutien particulières comme la création d'aires de parkings appropriées à proximité des échangeurs routiers et autoroutiers, la mise au point de voies de péage dédiées, éventuellement assorties d'une tarification avantageuse.

La mesure d'autopartage évoquée par l'Etat, essentiellement sous la forme d'une mise à disposition de véhicules en gare pour les usagers du train, n'a pas soulevé de réactions négatives.

### **3-2-2-1-2 Des mesures à l'échelle européenne et nationale**

■ **Taxation des transports routiers polluants et fortement consommateurs d'énergie :** taxe carbone, taxation généralisée des poids lourds sur tout le réseau national. Une taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub> est perçue comme présentant un double avantage : limiter la consommation de pétrole et encourager le passage aux véhicules propres et aux énergies alternatives. Pour limiter les impacts sociaux d'une telle mesure, notamment pour les ménages installés aux limites des agglomérations, des mesures d'accompagnement sont évoquées comme par exemple le développement des transports collectifs périurbains, assorti d'une tarification sociale incitative.

La taxation généralisée des poids lourds sur tout le réseau routier apparaît comme une autre mesure acceptable permettant de faire payer aux poids lourds la réalité de leurs coûts externes. L'exemple de la RPLP suisse, notamment, ainsi que les exemples allemand et autrichien, sont revenus de nombreuses fois dans le débat comme « la mesure à mettre en œuvre » en ce qu'elle créerait de nouvelles ressources au bénéfice du rail tout en participant à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Pour de nombreux intervenants, le produit de ces taxes, sans doute significatif vue l'importance des déplacements routiers en vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, devrait en grande partie servir au financement des projets de transports collectifs dans les régions concernées qui auraient pour effet de diminuer la pression sur l'axe autoroutier principal et de différer ainsi toute perspective d'accroissement de sa capacité.

En revanche, certains représentants des milieux économiques trouvent cette mesure déraisonnable; ils craignent les effets négatifs sur l'économie et l'emploi en général, sur l'activité des professionnels français du transport routier en particulier, notamment ceux qui sont installés et desservent des zones excentrées. Favorables à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, ils estiment qu'elle découlera du manque de pétrole et des progrès technologiques.

■ **Investissements dans le progrès technologique :** véhicules propres, biocarburants, primes pour le renouvellement du parc automobile.

Un accord de principe se manifeste en faveur d'un investissement soutenu à l'échelle nationale dans l'innovation technologique, qu'il s'agisse de réduire la pollution des voitures particulières en ramenant leur consommations aux environs de 3,5 l/100km, d'utiliser des véhicules électriques en ville ou de développer des carburants alternatifs au pétrole, comme les biocarburants.

La mise en place de primes pour accélérer le renouvellement du parc automobile a été évoquée à quelques reprises comme une mesure souhaitable ; elle permettrait d'encourager l'achat d'un véhicule propre, hybride ou électrique, ou la mise au rebut d'un véhicule ancien et polluant au profit d'un mode de transport plus doux (vélo) ou de transports collectifs.

En Languedoc-Roussillon, la production de biocarburants a été évoquée par des élus comme une des solutions à la crise viticole. Ailleurs, ce sont souvent les risques qu'une telle production de masse ferait courir à l'environnement qui sont mis en avant par les milieux associatifs (déprise des surfaces consacrées aux cultures alimentaires, forte consommation d'eau et de pesticides notamment), le cas des forêts sud-américaines étant souvent cité comme contre-exemple appelant à la prudence.

### **3-2-2-2 Priorité au report maximal des trafics de la route vers le rail**

Un accord quasi unanime s'est dégagé au fil du débat sur la nécessité d'un fort report modal. Bien sûr, cet accord est à mettre en perspective avec la question d'un possible agrandissement de l'autoroute. Placés devant ce qui est apparu comme un choix exclusif, de nombreux participants se sont mobilisés en faveur du développement massif des modes de transports alternatifs et contre toute augmentation des capacités autoroutières. Aussi bien au niveau des personnes que des marchandises, une forte demande s'est exprimée, parfois de façon incantatoire pour les grands axes, souvent de manière plus précise à l'échelle des bassins de vie, pour un ensemble de reports modaux systématiques de la route vers les autres modes, principalement le mode ferroviaire.

Il est à noter que cette demande va au-delà de la réalisation des projets ferrés, fluviaux ou maritimes considérés comme indispensables par la plupart des acteurs ; il s'agit surtout de mettre en place une «sur taxation» graduée des transports les plus forts consommateurs d'énergie et les plus polluants, au profit d'incitations systématiques à l'utilisation de modes de transports plus économes en énergie et nettement plus propres et cela à toutes les échelles des territoires.

Développer le transport collectif en zone agglomérée est largement considéré comme la première solution pour résoudre la problématique de congestion/pollution mise en débat. Les bassins de vie autour des grands axes concentrent en effet 80% des habitants et des déplacements et il semble logique qu'une politique nationale de transports y consacre une large part des mesures et des ressources à engager. Etendre les réseaux de transports collectifs (bus, tramway, voire tram-train) sur les principaux axes de déplacements, leur réserver des voies dédiées (y compris, pour certains, sur autoroute au droit des agglomérations), mettre en place des offres attractives et coordonnées (billet unique)... sont des mesures prioritaires pour les collectivités territoriales. Elles espèrent des mesures de soutien de l'Etat à ce niveau pour les aider à faire face aux lourds investissements qu'elles financent de plus en plus seules alors qu'ils servent l'intérêt général. Le développement des modes doux et notamment du vélo (pistes cyclables, vélostations,..) est une mesure peu évoquée par l'Etat et qui devrait néanmoins occuper une place de choix dans une future politique de transports. Le dispositif Vélo'v à Lyon est cité à titre d'exemple, mais un plan d'ensemble à l'échelle de toutes les villes est aussi évoqué. Il permettrait de donner au vélo la part modale à laquelle il peut prétendre, à l'instar de certaines villes du nord de l'Europe où il occupe 1/3 des déplacements, les deux autres tiers allant au transport collectif et à la voiture. Il serait en particulier intéressant d'évaluer ce qu'un point supplémentaire de répartition modale du vélo en ville serait capable d'apporter comme gain en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Cette demande relativement unanime en faveur d'un report modal maximal est à moduler, dans son principe et dans ses modalités, selon que l'on considère d'une part, le public en général peu averti sur cette question et d'autre part, les spécialistes des questions de transport : opérateurs, acteurs économiques, élus en charge dans les grandes collectivités et associations d'usagers des transports collectifs.

- Pour le public peu averti, souvent composé de citoyens confrontés aux nuisances de la route et de représentants d'associations de défense de l'environnement, la congestion sur les grands axes est attribuée de manière exclusive aux poids lourds. Les espoirs que suscite le report modal sont sans doute disproportionnés.

Trop de personnes estiment en effet que ce report permettra à lui tout seul de décongestionner de manière visible la circulation sur les autoroutes et les nationales. Ils puisent dans les données présentées par les autres parties prenantes du débat (experts et opérateurs notamment) la matière à conforter leurs convictions les plus fortes, qui va à l'encontre des chiffres avancés par l'Etat.

- Les opérateurs développent naturellement une argumentation plus riche et modulée en fonction de la place qu'ils occupent dans le système de transport.
  - Pour RFF, les modes doux peuvent emporter la totalité de la croissance future des flux de marchandises, notamment grâce à la réalisation de la magistrale Ecofret, l'allongement des trains à 1000 puis 1500 mètres, la suppression des nœuds ferroviaires congestionnés, la connexion ferroviaire des ports et le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité. Pour absorber 40 à 60% de la croissance future des voyageurs, RFF demande la création de pôles multimodaux, l'intensification de l'offre TER, la mobilisation des acteurs pour réaliser les projets inscrits au CIADT et des lignes régionales de rabattement, la création de la ligne nouvelle Nîmes-Perpignan. L'entreprise 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.
  - Cette position est partagée par la SNCF qui estime nécessaire de fonder le report modal sur un bilan sain des différentes activités ferroviaires (fret, TGV, TER), des infrastructures performantes et une taxation régulatrice de la route au bénéfice des modes propres.
  - Concernant la voie d'eau, VNF considère que le débat public aura permis de découvrir une voie de transport propre, économique et sans nuisances, et qui dispose en outre d'importantes capacités d'emport de marchandises à moindre coût : le Rhône. Pour développer la co-modalité, l'entreprise propose d'améliorer les caractéristiques du mode fluvial, déjà engagées dans le plan Rhône : 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 et industrialisation de la chaîne de transport sur les canaux à petit gabarit. VNF estime qu'à raison d'aménagements mineurs (moins d'1 milliard d'€), la capacité du Rhône pourrait facilement être multipliée par 7.
  - ASF ne partage pas ces ambitieuses perspectives de report modal. L'entreprise doute en effet de la réalisation prochaine des projets ferroviaires inscrits au CIADT et de la capacité des autoroutes ferroviaires et maritimes à absorber une part significative du transport des marchandises. Elle considère par ailleurs qu'une large proportion des transports de marchandises s'effectue à courte distance et n'est pas de ce fait reportable sur les autres modes. Elle réclame en conséquence l'augmentation des capacités autoroutières actuelles sous la forme d'une autoroute coaxiale à 2x(3+2) voies. Cette mesure permettrait, selon elle, de résoudre trois problèmes en voie d'aggravation : la saturation de certaines sections à 3 voies entre Valence et Orange, entre Nîmes et Montpellier, entre Montpellier et Narbonne, l'accidentologie due notamment à la coexistence des trafics VL avec les trafics PL en augmentation et les difficultés croissantes d'exploitation et d'entretien sur des autoroutes surchargées.

Elle s'inquiète de ne pouvoir remplir son obligation de garantie de sécurité sans cet aménagement. Enfin, cette mesure permettrait la réhabilitation environnementale des autoroutes A7 et A9, en particulier la mise à niveau des protections phoniques et la réalisation d'aménagements garantissant la transparence hydraulique en cas d'inondation. Consciente du rejet qu'a suscité durant le débat l'élargissement de l'autoroute, ASF demande de pouvoir néanmoins procéder aux réservations foncières permettant d'en préserver la possibilité ultérieurement.

- Cette dernière analyse recoupe en partie seulement celle des acteurs économiques. Au fil des réunions, ils ont rappelé l'importance des réseaux de transport pour garantir l'attractivité des territoires et la bonne santé de l'économie. Pour eux, les transports doivent s'adapter à l'économie et non l'inverse. S'ils estiment nécessaire de développer le report des marchandises de la route vers les autres modes pour les longues distances, ils pensent que la route restera irremplaçable pour les 3/4 des marchandises circulant sur moins de 100 km. Face à l'augmentation prévisible de 40% de trafics à l'horizon 2020-2025, l'OITC (Office Interconsulaire des Transports et des Communications) estime qu'il manquera 30% de capacités routières en dépit des efforts pour favoriser le report modal. En conséquence, la plupart des acteurs économiques trouvent déraisonnable de surtaxer la route (le surcoût étant de toute manière appliqué au consommateur) et d'exclure tout nouveau projet de création ou d'agrandissement de l'autoroute. Ils demandent néanmoins de revitaliser le fer en dédiant au fret des sillons de qualité.
- Pour les élus des grandes collectivités territoriales, la question essentielle est moins celle de l'opportunité du report modal, auquel ils souscrivent, que celle de son financement qui reste à ce jour hypothétique.
  - En Rhône-Alpes, les élus de la vallée du Rhône considèrent que la construction de nouvelles autoroutes reculerait d'autant la nécessité de réaliser les alternatives de report modal sur le fer et la voie d'eau. Les demandes adressées à l'Etat concernent la taxation du transport routier pour financer le report modal (taxation PL, Eurovignette), le choix des projets ferroviaires à financer en priorité et le soutien au développement massif des transports collectifs en zone urbaine. Les élus des territoires mal desservis par les transports collectifs insistent surtout sur le désenclavement routier ou ferroviaire des départements de la Drôme, de l'Ardèche et de la Loire sans créer de nouvelle autoroute.
  - En Languedoc-Roussillon, les élus de l'arc languedocien réclament en priorité le financement du contournement ferré de Nîmes et Montpellier et la réalisation de la ligne nouvelle mixte Perpignan-Nîmes.
  - En Provence-Alpes-Côte d'Azur, les élus s'interrogent sur la possibilité de financer le projet ferroviaire Lyon-Turin ; ils souhaitent que l'on étudie l'alternative d'une liaison ferrée par le Montgenèvre d'un coût a priori moins élevé et que l'on accélère la réalisation du projet LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- Pour les associations d'environnement et d'usagers de transports collectifs, la priorité au report modal va de pair avec l'arrêt de l'augmentation des capacités routières. Pour les marchandises, elles donnent 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, elles préconisent notamment de taxer la route, de réduire la fraude chez certains transporteurs et de développer des nouvelles offres attractives de transport collectif à l'échelle des bassins de vie.

On notera que cette relative unanimité n'est possible que parce que les questions de financement et de calendrier de réalisation des projets sont largement passées sous silence. RFF en particulier avance des projets intéressant le public, tels que le contournement ferroviaire à l'est de Lyon ou la ligne Lyon-Turin, mais sans perspective de financement et de calendrier de réalisation. Il en est de même pour le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse de Montpellier à Perpignan, unanimement réclamée dans la région, mais qui n'a pas été retenu par le CIADT de 2003. Les arbitrages entre projets du CIADT sont d'ailleurs déterminants pour le report modal. Si les projets routiers se réalisent avant les projets ferroviaires, de nombreux participants (public, urbanistes, élus...) estiment qu'il n'y aura pas de report modal. Le débat public a enfin fait apparaître une demande pour une liaison interbassin entre le Rhône et le Rhin. Cette demande divise les partisans du report modal qui craignent ses impacts sur l'environnement.

Les pouvoirs publics sont donc devant un défi clairement confirmé par le débat public : dégager sans tarder les financements nécessaires à la création d'infrastructures nouvelles pour les modes de transport alternatifs à la route.

### **3-2-2-3 Priorité à l'aménagement du réseau routier existant en fonction des besoins des territoires et en concertation avec les acteurs**

Un fort mouvement s'est manifesté dans le public pour s'opposer à toute infrastructure autoroutière nouvelle dans les trois régions. Ce rejet s'est exprimé avec force dans la vallée du Rhône et de façon plus discrète sur l'arc languedocien où le silence et la prudence de nombreux élus importants sur ce point particulier sont à remarquer. La conclusion négative de l'enquête publique sur le « dédoublement autoroutier au droit de Montpellier » n'y est sans doute pas étrangère.

La délibération adoptée le 19 mai 2006 par le conseil régional de Rhône-Alpes est significative de ce courant d'opinion qui déborde largement les cercles d'opposants habituels. Cette opposition porte généralement sur les seuls projets d'agrandissement des autoroutes A7 et A9 et d'autoroute « des piémonts » par l'Ardèche. Pour de nombreux participants, tout accroissement de capacité des autoroutes ruinerait les efforts à consentir en matière de report modal et multiplierait les nuisances pour les populations riveraines ; ils estiment que les problèmes de congestion seront résolus en chargeant notamment les itinéraires de délestage (A75, RN88 et A51) et en développant systématiquement le report modal des marchandises en transit ; d'autres pensent que le trafic va de toute façon bientôt décroître notamment en raison du coût apparemment prohibitif des carburants.

Certains englobent dans leur refus tous les projets autoroutiers annoncés (A51, A45 de Lyon à Saint-Etienne, dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier ou de l'A8 à Nice) et demandent un moratoire des projets autoroutiers, étendu à toute la France.

Les exploitants d'autoroute, les transporteurs et les milieux économiques ont une position inverse. Ils estiment indispensable une augmentation de capacité et de sécurité autoroutière dans les goulets d'étranglement (environ 120 km sur 500 km des A7+A9+A8) assortie d'une réhabilitation environnementale de ces tronçons. Ils préconisent la réalisation des projets autoroutiers retenus par le CIADT de 2003 et des infrastructures nouvelles pour séparer les PL des VL sur les autoroutes A7 et A9.

Pour autant, tous les projets routiers ne sont pas rejetés. Il n'y a pas d'oppositions nettes, et on trouve même localement de larges majorités de principe, pour des projets d'infrastructures sur les routes nationales ou départementales, tels que déviations d'agglomérations ou mises à 2 fois 2 voies (en particulier RN 102 en Ardèche, axe structurant entre Privas, Aubenas voire Alès, RN 88 de Saint-Etienne à Toulouse). Le statut de ces voies et leurs caractéristiques de tracé n'ont guère été détaillés, ce qui conduit à modérer leur acceptabilité à ce stade des projets.

Le débat n'a donc pas permis d'apporter une réponse globale à la question « le report modal permettrait-il de se passer d'un agrandissement des autoroutes ? » et cela pour une raison simple : en dépit des efforts de pédagogie déployés par les représentants de l'Etat, en dépit des prévisions différentes quoique concordantes présentées par les opérateurs en matière de report modal, il y a eu peu de réflexions de portée générale à l'échelle du grand territoire concerné par le débat, chacun étudiant ses problèmes de transport à l'échelle de son territoire. Par exemple, la difficulté des circulations dans les aires urbaines de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien est ainsi perçue comme un problème que les agglomérations concernées doivent pouvoir régler, grâce au soutien de l'Etat, en trouvant des solutions pour différencier les trafics, développer l'usage des transports collectifs et dissuader celui de la voiture...

Une exception notable toutefois : dans les zones les moins peuplées, dans les territoires les plus enclavés, les élus appellent de leurs vœux les infrastructures que les autres rejettent, sans qu'elles soient pour autant autoroutières ni de véritables itinéraires de délestage de l'A7 et de l'A9. Ainsi, à Alès, les industriels souhaitent d'abord un accès facilité au couloir rhodanien par le nord pour leurs marchandises, quant aux Ardéchois, leur demande d'une meilleure liaison Aubenas-vallée du Rhône est présentée comme impérative... pour faire venir les touristes et désenclaver leur territoire et non pour accueillir les poids lourds en transit.

Les acteurs demandent d'élaborer en concertation les priorités à mettre en œuvre.

### 3-3 LES ATTENTES EXPRIMÉES DANS CHACUNE DES 3 RÉGIONS CONCERNÉES

#### 3-3-1 En Rhône-Alpes

La région Rhône-Alpes possède évidemment des problématiques totalement différentes selon que l'on habite à Lyon, 2<sup>ème</sup> ville de France, à Aubenas qui se bat pour maintenir ses entreprises sur place ou à Grenoble très en pointe en matière de transports collectifs. Devant de tels contrastes, il n'est pas possible de faire de synthèse générale. Mieux vaut présenter les enseignements du débat dans trois chapitres différents, un concernant les problématiques de l'axe vallée du Rhône, un deuxième concernant les départements excentrés de l'Ardèche et de la Loire, un troisième concernant les départements alpins.

##### 3-3-1-1 Sur l'axe de la vallée du Rhône

###### *3-3-1-1-1 La perception de la congestion*

La congestion de plus en plus fréquente de l'autoroute A7 est au cœur des débats. Elle est dénoncée comme inacceptable à divers titres : problèmes de sécurité, notamment dus au transport de matières dangereuses, conditions d'utilisation difficiles, pénalisation des entreprises.

On insiste sur l'aspect local de la question, car l'autoroute n'est pas seulement un axe de transit, mais surtout le moyen de déplacements de proximité. La congestion touche en effet sévèrement les déplacements quotidiens domicile-travail autour des agglomérations. Pour l'avenir, un fort courant d'opinion se manifeste pour refuser les perspectives d'augmentation des trafics avancées par tous les spécialistes et par le dossier support du débat, avec un chiffre synthétique de 40% d'augmentation pour 2020. Cette question fait l'objet de vifs débats.

Par ailleurs les spécialistes relèvent le problème de la capacité insuffisante du système ferroviaire au niveau de Lyon.

### 3-3-1-1-2 Les orientations souhaitables

Une forte mobilisation associative demande en premier lieu que les pouvoirs publics agissent pour stopper l'augmentation continue de la demande de transports, modifier les comportements, mettre fin à l'étalement urbain, « relocaliser l'économie », empêcher les trafics inutiles. Cette action comporterait inévitablement une taxation accrue du mode de transport routier, soit taxation supplémentaire des carburants d'origine pétrolière (« taxe carbone »), soit taxation généralisée des PL (modèle suisse ou allemand ou Eurovignette). Bien que ce thème ait un caractère général, il est avancé avec insistance dans la vallée du Rhône, particulièrement sensibilisée aux nuisances résultant du trafic routier.

Les diverses mesures de limitation ou de régulation des trafics, sur l'autoroute ou autour des agglomérations, sont souvent évoquées, en particulier une limitation plus stricte des vitesses, l'interdiction de dépassement pour les PL, le covoiturage.

L'unanimité de principe pour le report modal se traduit en premier lieu par le projet essentiel de contournement ferroviaire à l'est de Lyon, que personne ne conteste dans son principe, même si son tracé soulève de vives controverses. La mise en œuvre rapide de l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan est également unanimement souhaitée. Une gare TGV nouvelle à Allan-Montélimar est réclamée localement.

L'idée d'une reprise du trafic ferroviaire de voyageurs par la rive droite du Rhône est souvent avancée.

Un important courant d'opinion se manifeste pour la réalisation d'une liaison interbassin entre le Rhône et le Rhin, afin que le développement prometteur du trafic fluvial de conteneurs puisse concurrencer significativement le mode routier.

Les projets d'infrastructures autoroutières nouvelles avancés par ASF sont bien accueillis par les milieux économiques : élargir l'A7 à 2 fois 4 voies, ou créer une nouvelle autoroute parallèle pour PL, projets assortis d'une « requalification environnementale » de l'autoroute.

Diverses perspectives d'améliorations ponctuelles du réseau des routes nationales et départementales sont parfois avancées, pour les RN7 et 86, en particulier pour contourner les agglomérations.

### 3-3-1-1-3 L'acceptabilité locale des mesures

Les mesures réglementaires de limitation ou de régulation des trafics routiers, telles que limitations de vitesses ou interdiction de dépassement pour les PL, semblent généralement bien acceptées dans leur principe, même par les professionnels du transport. Y aurait-il là l'amorce d'un changement des mentalités ?

Les acteurs du débat semblent par contre plus réservés devant des mesures financières à caractère local, modulation significative des péages de l'A7 ou péage urbain pour Lyon. Mais, curieusement, ces questions ont été peu débattues. Des réactions d'opposition se manifestent contre tout projet d'infrastructure nouvelle, même admis dans son principe. C'est le cas en particulier pour le projet de contournement autoroutier de Valence, contesté localement dès lors qu'un tracé est publié. Explications et concertation s'imposent.

Cette opposition est reprise par une délibération du conseil régional Rhône-Alpes et le Conseil général de la Drôme. Elle est fondée en premier lieu par le caractère insupportable localement des trafics de transit sur cette autoroute, et au-delà par un projet politique de changement de modèle économique et social, avec moins de mobilité inutile.

### **3-3-1-2 Dans les départements de l'Ardèche et de la Loire**

#### *3-3-1-2-1 – La perception du système de transports*

Dans ces départements, la congestion de l'axe rhodanien n'est pas la question majeure. Le public est préoccupé par l'aménagement du territoire et le rôle des systèmes de transports pour dynamiser (ou éviter de pénaliser) les activités économiques implantées localement. Il est également surpris par la perspective générale du débat, qui consiste à se préoccuper essentiellement des trafics sur le grand axe de la vallée du Rhône, en négligeant la desserte des territoires adjacents.

Tous affirment que les systèmes de transport desservant l'Ardèche et la Loire, quels qu'ils soient, sont de qualité insuffisante.

#### *3-3-1-2-2 Les orientations souhaitables*

Pour Saint-Etienne et la vallée du Giers, le mode ferroviaire est pertinent et de nouvelles améliorations de la desserte ferroviaire sont demandées.

Pour le reste du territoire, les transports sont souvent envisagés par le mode routier. Des axes alternatifs à la vallée du Rhône assureraient une double fonction, à la fois délestage pour les trafics de transit européens et desserte des territoires.

Il peut s'agir simplement de mise à 2 fois 2 voies de routes importantes entre Loriol-Privas-Aubenas-Alès. On est en particulier attaché à l'amélioration de la RN 88 de Saint-Etienne à Toulouse, par Le Puy, Mende et Rodez.

Par ailleurs divers projets sont avancés pour améliorer le raccordement au grand axe de la vallée du Rhône. Dans la Loire, c'est le projet controversé de nouvelle autoroute A45 de Saint-Etienne à Lyon qui fait débat, certains lui préférant une desserte en transports collectifs. On demande un axe structurant desservant également Aubenas par la RN102.

#### *3-3-1-2-3 L'acceptabilité locale des mesures*

Les projets autoroutiers sont fortement contestés, qu'il s'agisse du projet d'A79 « des piémonts » en Ardèche ou du projet d'A45 Saint-Etienne-Lyon. Les contestations portent sur leurs conséquences environnementales et sur l'erreur de perspective qui consisterait à privilégier encore le transport routier par de nouvelles infrastructures. En outre il est parfois affirmé que ces autoroutes n'auraient pas l'effet attendu de dynamisation des territoires desservis, mais entraîneraient au contraire leur appauvrissement, en amenant une fuite d'activités économiques vers les grands centres de la vallée du Rhône, déjà les plus dynamiques.

### **3-3-1-3 Dans les départements de l'Isère, de la Savoie et de la Haute-Savoie**

#### *3-3-1-3-1 – La perception du système de transports*

Dans ces départements, on est particulièrement sensible au trafic de poids lourds dans les vallées et les tunnels, avec les nuisances et les dangers qui en résultent. Et on regrette les limitations du transport ferroviaire. En effet le modèle suisse, géographiquement proche, est très présent dans les esprits. Pourquoi la France ne serait-elle pas capable, comme la Suisse, de privilégier effectivement la voie ferrée pour les traversées alpines ?

#### *3-3-1-3-2 Les orientations souhaitables et l'acceptabilité locale des mesures*

Le report modal de la route vers le rail est réclamé avec force, avec la combinaison d'une taxation des PL sur le modèle de la RPLP suisse et de l'utilisation de cette ressource pour financer des investissements lourds dans les tunnels ferroviaires. L'accord de principe est unanime pour la réalisation d'infrastructures ferroviaires nouvelles, en particulier de la ligne Lyon-Turin qui ne semble pas rencontrer d'oppositions locales significatives côté français.

La ligne nouvelle Lyon-Turin et de son tunnel permettrait de soulager les vallées alpines et d'améliorer très fortement l'offre ferroviaire. Mais, le sujet a finalement assez peu été abordé. Y aurait-il un doute dans les esprits sur la possibilité de financer ce très lourd investissement ? Certains évoquent l'utilité d'étudier le projet de tunnel du Montgenèvre (Hautes-Alpes, région PACA) comme alternative au Lyon-Turin, au cas où il faudrait s'orienter vers un projet moins coûteux. L'électrification et l'amélioration de la voie ferrée Valence-Grenoble sont très demandées localement.

En revanche, des voix s'élèvent contre une augmentation de capacité du tunnel routier du Fréjus, qui pourrait résulter des travaux d'agrandissement du tube de sécurité.

Enfin la liaison Grenoble-Sisteron, qui a fait l'objet d'un débat public récent, reste d'actualité pour desservir les territoires traversés et constituer un itinéraire alternatif à la vallée du Rhône. Cependant, le choix du tracé par l'est de Gap du projet d'autoroute A51 Grenoble-Sisteron soulève toujours de vives oppositions.

### **3-3-2 En Languedoc-Roussillon**

Le Languedoc possède également des problématiques totalement différentes selon qu'on habite à Montpellier, la ville de France qui subit la plus forte pression démographique, ou à Mende, préfecture du seul département de France qui possède moins de 100 000 habitants.

Ici encore, mieux vaut présenter les enseignements du débat dans deux chapitres différents, l'un concernant les problématiques du corridor, le deuxième concernant les zones excentrées, que ce soit les Cévennes (Alès) ou la Lozère.

#### **3-3-2-1 Les enseignements du débat dans le couloir languedocien**

##### *3-3-2-1-1 La perception de la congestion*

La congestion est une préoccupation de tous les jours dans cette zone qui connaît une urbanisation intensive. Les villes qui jalonnent l'A9, que ce soit Nîmes, Montpellier ou Perpignan, font face aux mêmes problématiques : trafic poids lourds en augmentation, mélange des différents types de trafic, renforcé en période estivale par les migrations touristiques du Nord de l'Europe vers l'Espagne.

Cette congestion est perçue sous différents angles : inquiétude quant à la sécurité du trafic ; impact déjà réel sur l'activité économique et l'attractivité du territoire.

La réflexion est difficile à mener à l'échéance 2025, sachant que dans ces territoires, la congestion est un phénomène vécu au présent et déjà perçu comme « inacceptable ». Du coup, quand les acteurs envisagent l'avenir, c'est surtout pour dire qu'ils refusent d'envisager des hausses inconsidérées de trafic, malgré une démographie galopante.

### 3-3-2-1-2 Les orientations souhaitables

Une large unanimité se dégage pour réclamer la réalisation au plus vite de la ligne nouvelle Perpignan-Nîmes.

L'une des clés vient d'une meilleure différenciation des trafics, et notamment d'une offre plus variée pour le trafic interurbain. Dans ce cadre, le développement des TER (et des bus et tramway) pourrait être un véritable apport dans une région où les villes sont distantes les unes des autres de 50 à 70 km. Pour être efficace, ce « chaînage » entre les villes (Nîmes, Lunel, Montpellier, Sète, Béziers, Narbonne et Perpignan) doit être cadencé pour prendre une part significative du trafic qui passe aujourd'hui sur l'A9. Enfin, la congestion étant vécue comme un handicap réel et actuel, la plupart des villes souhaite de manière urgente une amélioration des accès routiers aux autoroutes, sous forme d'élargissement. C'est vrai à Montpellier où la question de la différenciation rocade/autoroute reste posée au sud, à Sète pour les 12 km de liaison entre l'autoroute et la ville, ou à l'entrée de Perpignan. Ces élargissements sont quasiment toujours présentés comme une solution de court terme, un impératif face à l'engorgement actuel, qui ne résout en revanche aucun problème sur le long terme.

L'intérêt des biocarburants est vu sous un double aspect : le rôle qu'ils peuvent jouer face aux enjeux environnementaux, mais également la solution qu'ils peuvent représenter pour les terres agricoles, dans une région frappée de plein fouet par la crise de la viticulture. Le secteur associatif, soucieux lui aussi de trouver une solution à la crise des zones agricoles, prêche davantage une relocalisation des activités agricoles, permettant une agriculture de proximité.

Enfin, le développement du trafic fluvial et maritime nécessite des investissements importants : pour le trafic fluvial afin de supprimer les goulets d'étranglement sur le canal du Rhône à Sète, et pour le trafic maritime, pour mieux équiper les ports afin de rendre compétitif un cabotage entre ports méditerranéens, et à terme, la création d'une autoroute de la mer entre ports espagnols et ports languedociens.

### 3-3-2-1-3 L'acceptabilité locale des mesures

L'engorgement actuel a ceci de positif que tous sont conscients de la nécessité de mettre en œuvre rapidement des solutions. A ce titre, une taxation type RPLP n'est pas proposée seulement par les associations, mais semble pouvoir être également une réponse acceptable par certains acteurs économiques.

Les chargeurs font également remarquer que la route reste pour l'instant plus compétitive que les autres modes ; ils admettent que seule une tarification plus lourde du transport routier permettrait une réévaluation des autres modes.

Certaines associations souhaitent des expérimentations, qui permettraient de mesurer l'acceptabilité de certaines mesures de manière concrète : pourquoi ne pas interdire la circulation des poids lourds aux heures de pointe sur l'A9 entre Nîmes et Montpellier, afin de décaler ce trafic sur les autres créneaux horaires de la journée ?

En revanche, la réflexion reste maigre sur les questions spécifiques d'aménagement du territoire : à part quelques acteurs associatifs qui souhaitent un réseau de villes moyennes bien reliées entre elles, les politiques continuent de présenter la pression démographique comme une chance à saisir pour ces territoires : leur réflexion porte donc sur la meilleure façon d'accueillir ces nouveaux arrivants (notamment en densifiant davantage les zones d'habitat) et non sur des mesures destinées à infléchir ces flux.

Les questions touristiques ont finalement été peu abordées et il est difficile de savoir si les professionnels sont prêts à réfléchir à des mesures consistant à mieux étaler les périodes de location.

### **3-3-2-2 Les enseignements du débat dans les Cévennes et en Lozère**

#### **3-3-2-2-1 La perception de la congestion**

Très clairement, la question ne se pose pas sous cette forme aujourd'hui dans ces territoires. Les acteurs ont conscience de la congestion existant sur les grands axes A7-A9, mais cela ne gêne que très peu leur territoire. En revanche, à Alès, la liaison à venir entre les deux rocades sud et nord fait craindre un engorgement important et quotidien autour de la ville.

Pour le reste, ces territoires sont préoccupés davantage par le risque de désertification que par le risque d'une trop forte congestion. A ce sujet, le nouveau slogan de la Lozère est « Lozère, 100 000 habitants » (75 000 aujourd'hui). Egalement révélateur, l'intervention d'une PMI du Nord d'Alès qui explique que son activité est menacée... parce que les camions refusent de monter jusqu'à elle.

La désertification n'est pas loin, et la congestion n'est vraiment pas le souci principal.

#### **3-3-2-2-2 Les orientations souhaitables**

Le maître mot ici est le « désenclavement ». Ces territoires ont conscience qu'ils ne peuvent se développer que s'ils sont mieux reliés aux centres névralgiques qui regroupent emploi, formation, offre de consommation. Pour l'instant, et compte tenu du relief de ces territoires, la solution première reste la route : amélioration de la desserte Nîmes-Alès et mise à 2x2 voies de la RN88 en Lozère. L'axe Lyon-Toulouse pourrait en partie servir d'axe de délestage du couloir rhodanien : les élus en ont conscience et l'acceptent, si cela est source également de vitalité pour les territoires traversés, ce dont doutent les associations.

L'autoroute des Piémonts n'est pas la solution mise en avant par les élus. Quand elle est avancée, cette solution est proposée davantage comme un accès plus direct au couloir rhodanien pour les industries lourdes du bassin alésien. Pas de demande de la part des usagers pour cette infrastructure qui est vue davantage comme un risque pour l'environnement que comme un élément de désenclavement. La liaison que l'A79 offrirait avec le Sud laisse indifférent.

En dehors des routes, le désenclavement passe aussi par les NTIC (nouvelles technologies de l'information et de la communication) et notamment la fibre optique. Ces espaces estiment que le télétravail est adapté à leur territoire et pourrait contribuer à limiter des déplacements. Mais aucun chiffre ne vient à l'appart de ces réflexions, alors que l'on sait que le télétravail piétine partout en France, malgré le développement des NTIC.

Enfin, si « les gens sont toujours sur la route », c'est parce qu'on ne leur propose rien d'autre.

Les orientations proposées passent donc par une amélioration... non pas de « l'existant » mais de ce qui a existé dans le passé : réouverture de lignes ferroviaires secondaires (en Lozère, dans les Cévennes au nord d'Alès, entre Alès et Montpellier), redécouverte des tramways dans les villes où ils ont disparu, axes permettant l'utilisation du vélo.

### 3-2-2-3 L'acceptabilité locale des mesures

Les seules mesures qui semblent acceptables par tous concernent celles qui allient sécurité du trafic et fluidité : une politique soutenue pour davantage de limitations de vitesses sur les routes quand et là où c'est nécessaire.

En dehors de cela, les changements de comportement ont peu été abordés dans ces réunions. Les habitants ont conscience de vivre dans des endroits préservés, l'atout de ces espaces est précisément une harmonie entre la présence de l'homme et l'environnement. Conséquence rapide de ce sentiment : ils estiment visiblement que la détérioration de l'environnement demande avant tout des efforts dans les zones congestionnées.

### **3-3-3 En Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Dans cette région également, les problèmes et les attentes en matière de transports sont différents selon que l'on se trouve à Marseille, en Avignon ou sur l'axe Rhône, ou dans les Alpes-Maritimes.

Deux axes majeurs se dégagent : Nord-Sud et Est-Ouest et, à leur jonction, le Port autonome de Marseille s'affirme comme un pôle d'échanges central au regard de la problématique du débat.

L'urbanisation importante (65% de la population habite une grande métropole) et l'étalement urbain, ainsi qu'une très forte attractivité touristique, notamment due à la grande richesse du patrimoine régional, génèrent des déplacements privés qui se surajoutent aux transports routiers de marchandises sur les deux axes.

Emissions de CO<sub>2</sub> et pollution à l'ozone se conjuguent de façon préoccupante : celle-ci part des installations industrielles de l'étang de Berre, se déplace vers le Nord et vers l'Est et s'alimente sur son parcours des émissions dues aux transports.

#### **3-3-3-1 La perception de la congestion**

En PACA, la saturation routière et autoroutière est avérée, particulièrement aux abords des grandes agglomérations, sur l'axe littoral, aux heures de pointe et en période estivale. Elle est particulièrement flagrante là où les offres de transports en commun sont encore faibles au regard des besoins de déplacement (Aix-Marseille, Aubagne-Marseille, autour de Toulon, Cannes-Nice) et pénalise la desserte des pôles logistiques en plein développement. L'explosion de la mobilité et la densité urbaine dans les Alpes-Maritimes y rendent la situation encore plus difficile.

#### **3-3-3-2 Les orientations souhaitables**

La maîtrise de l'urbanisation est souvent évoquée pour faire face à l'augmentation des déplacements domicile-travail, considérée comme la principale responsable de la congestion routière. On souhaite canaliser la périurbanisation sur des nœuds articulés avec les transports en commun et mieux maîtriser le stationnement urbain.

La nécessité de mettre en place une coordination locale efficace en matière **d'aménagement du territoire** est mise en lumière à plusieurs reprises, particulièrement dans le Vaucluse et les Alpes-Maritimes à l'échelle des inter-SCOT notamment. La coopération entre les différentes autorités organisatrices de transports est également considérée comme indispensable pour irriguer les bassins de vie de façon satisfaisante.

En termes de **report modal**, fortement souhaité, plusieurs alternatives ferroviaires sont proposées localement :

- la réalisation de la LGV PACA pour désengorger les grands axes, libérer des sillons pour les TER et relier les agglomérations du delta méditerranéen ;
- la percée du tunnel du Montgenèvre pour le fret et les voyageurs, afin de rejoindre l'Italie et offrir une alternative au projet ferroviaire Lyon-Turin ;
- la réouverture de la ligne ferroviaire Carnoules- Gardanne, même si les avis diffèrent sur sa capacité à représenter une alternative à la LGV PACA ;
- la ligne Avignon-Carpentras, fortement demandée, devrait être inscrite au programme du prochain contrat de projet ;
- la virgule Avignon-TGV - Avignon-centre, promise et jamais réalisée, pourrait être remplacée par un tramway ; en effet, on craint l'afflux des voitures autour des gares TGV.
- la voie ferrée en rive droite du Rhône pour le fret et en liaison avec le port de Fos, pourrait également accueillir les TER.
- le rétablissement des liaisons ferroviaires Carpentras-Cavaillon et Apt-Avignon est également demandé.
- la nécessité d'une ligne Aix-Marseille (via Rognac ?) est avérée.

Le fleuve apparaît comme un complément indispensable à la route et certains regrettent la frilosité de l'Etat à l'égard des investissements sur ce mode. Une liaison de qualité Fos-Rhône est souvent réclamée, aussi bien par les milieux économiques que par les associations.

Les autoroutes maritimes, pour être développées, nécessitent, elles aussi, un soutien volontaire de la part de l'Etat. La poursuite de la valorisation des équipements portuaires et de leurs dessertes participerait à la fluidification des échanges sur les deux axes et conforteraient la position du port de Marseille par rapport aux autres ports méditerranéens. Si la coordination entre les ports méditerranéens est nécessaire pour capter une part plus significative des trafics venant d'Asie, le port de Marseille est conscient du danger que représente pour lui l'agrandissement de l'hinterland du port de Barcelone résultant de l'amélioration de l'accès de l'Espagne à l'Europe du Nord (par l'autoroute ferroviaire et par l'amélioration de l'axe autoroutier). Il demande donc un soutien actif de la part de l'Etat en termes d'investissements, particulièrement pour les dessertes de son port. La DIREN et le PAM travaillent à la compatibilité du développement du port et de l'environnement.

Dans la plupart des agglomérations, l'offre de transports publics est considérée comme encore très insuffisante pour représenter une véritable alternative à l'utilisation de la voiture privée.

La **relocalisation de l'économie**, avec notamment des aides à l'agriculture locale est souhaitée, pour diminuer le transport des produits agricoles importés. Plus généralement, certains estiment que la poursuite de la mondialisation n'est pas compatible avec une politique de transports soutenable.

La tendance au développement de mega-bases logistiques interrégionales génère d'importants trafics routiers ; l'approvisionnement des centres de consommation urbains doit également faire l'objet d'une réflexion.

### **3-3-3-3 L'acceptabilité locale des mesures**

Si la taxation accrue des véhicules privés ne rencontre que peu d'écho, plusieurs acteurs souhaitent que le véritable coût de chaque mode de transport soit appliqué et qu'on cesse les aides aux transports les plus polluants. La réduction de la vitesse, souhaitée sur l'A7 par les associations, ne pourrait relever que d'une décision nationale. En ville, alliée à une meilleure gestion des trafics, cette mesure ne soulève guère d'oppositions.

La possibilité d'autoriser la mise en place de péage urbain est également évoquée comme une mesure envisageable, une fois réalisé le maillage des transports en commun encore très insuffisant.

La régulation des accès et la modulation des péages permettraient également de limiter certains trafics, notamment PL sur autoroutes ; des mesures auxquelles consentent certains acteurs qui redoutent avant tout l'élargissement de l'autoroute et ses impacts néfastes sur la santé. L'argument d'ASF de profiter de l'élargissement de l'autoroute pour requalifier des infrastructures aux normes d'aujourd'hui n'est jamais approuvé par le public qui réclame une mise aux normes des infrastructures existantes dès aujourd'hui.

Les mesures concernant la protection contre le bruit et pour l'environnement sont accueillies favorablement mais devraient selon certains, être accompagnées d'une remise en cause des politiques économiques actuelles qui mènent à une dérive des trafics routiers et aériens. Une plus grande utilisation des biocarburants, même progressive, représente une solution acceptable par tous ; la directive européenne imposant l'utilisation de 7% de biocarburants à moyen terme va dans ce sens.

## **3-4 DYNAMIQUES POUR L'ACTION FUTURE**

Au fil du débat, un certain nombre de préoccupations ont été exprimées qui ne relèvent pas du fond du dossier mais de la démarche concrète d'élaboration d'une future politique des transports adaptée à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien. Il s'agit soit de souhaits exprimés par les acteurs, soit de conditions à réunir pour que le débat puisse se prolonger sur des bases apaisées. Sans prétendre à l'exhaustivité, nous avons identifié « 5 dynamiques pour l'action future », sur lesquelles pourraient être mobilisés les différents niveaux de l'action publique :

- mieux répondre aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transports ;
- renforcer la cohérence aménagement du territoire - transports ;
- intégrer les transports urbains et périurbains à la future politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ;
- faire preuve de réalisme, de continuité et de transparence sur la question du financement des infrastructures ;
- préparer largement l'opinion à un nécessaire changement des comportements.

### **3-4-1- Mieux répondre aux attentes des populations subissant les nuisances des corridors de transports**

Les infrastructures autoroutières suscitent la plupart du temps un rejet immédiat et brutal de la part des riverains, d'autant plus violent que la disparité entre ceux qui bénéficient de protections contre le bruit en application de la loi 12-441 du 31 décembre 1992, et ceux qui n'en jouissent pas en raison de l'antériorité des infrastructures vis-à-vis de ladite loi, paraît à leurs yeux totalement arbitraire.

La réparation progressive de cette injustice semble devoir conditionner tout dialogue et action futurs. Les nuisances sonores, le débat l'a rappelé, engendrent une souffrance psychique réelle et obsédante qui ne relève pas de la seule logique acoustique des sonomètres. Rappelons aussi que les nuisances sonores ne sont pas seulement le fait des autoroutes. Les routes très chargées, les aéroports et aérodromes ainsi que les voies ferrées sont aussi concernées. Pour le chemin de fer, l'intensification des circulations, notamment de trains marchandises toute la nuit, est également perçu comme une gêne sonore majeure.

L'autre difficulté qui semble devoir appeler une action préventive et protectrice de l'Etat renvoie aux conséquences sanitaires des transports, de mieux en mieux connues. L'exposition au risque attachée à la proximité aux grands axes routiers, qu'il s'agisse d'affections respiratoires ou cardiovasculaires, sans parler de mortalité anticipée, rend désormais difficilement compréhensible l'insuffisance de l'action des pouvoirs publics. Comment, par exemple, comprendre que l'on impose un périmètre de sécurité pour une installation industrielle à risque, périmètre destiné à réduire les conséquences d'une éventuelle explosion, alors qu'on ne semble pas chercher à réduire l'exposition permanente à des pollutions pathogènes ? Rappelons que les enfants figurent au premier chef parmi les victimes de cette pollution, même en termes de surexposition au cancer pour ceux qui résident à proximité des grands axes routiers. Là encore, des mesures aussi visibles que progressives, conduites au nom de la Charte de l'environnement (« Art. 1<sup>er</sup>. – Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »), semblent devoir conditionner la réussite de l'action future.

### **3-4-2- Organiser la cohérence des territoires en matière de transports en concertation avec les acteurs**

la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ne peuvent être réduits à un corridor de passage qui doit être à tout prix fluidifié au profit des trafics nationaux et européens. L'axe A7/A9 est au contraire perçu par les habitants des territoires concernés comme l'axe routier principal des systèmes de transport de chacune des agglomérations qui se succèdent tout au long du ruban autoroutier : pour aller d'Annonay à Privas, l'ardéchois rejoint l'échangeur le plus proche de l'A7 et la quitte le plus près possible de sa destination.

Pour les acteurs du débat, le problème des transports est donc indissociable d'une réflexion d'ensemble sur les transports urbains et interurbains au sein des vastes bassins d'emplois qui se succèdent tout au long de l'axe VRAL : bassins d'emplois de l'agglomération de Lyon, de Valence, de la moyenne vallée du Rhône, d'Avignon-Marseille-Fos, de Nîmes-Montpellier-Sète, de Béziers-Narbonne, de Perpignan...

Dans cette perspective, la nécessité de concevoir les systèmes de transports en fonction et en résonance avec les politiques d'aménagement du territoire s'impose comme la première priorité. Or on constate que par rapport à cet objectif, la planification territoriale, celle des systèmes de transports et l'organisation de ces derniers divergent presque systématiquement : les périmètres des SCOT, des PDU et d'intervention des AOT (autorités organisatrices de transports) ne se recouvrent pratiquement jamais. Cette hétérogénéité a conduit à la construction de systèmes de transports peu efficaces qui ne desservent qu'une clientèle potentielle limitée, à proximité des villes-centres. Cela laisse une place prépondérante à un usage immodéré des véhicules personnels, en contradiction avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour résoudre les problèmes de « congestion » de l'axe A7/A9 et respecter les objectifs nationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, il conviendrait d'harmoniser les périmètres des SCOT (ou inter-SCOT pour les grandes conurbations), des PDU et les périmètres d'intervention des AOT de façon à ce qu'ils intègrent de façon plus ambitieuse, un moindre étalement des zones urbanisées, des mesures de développement des transports en commun, une utilisation partagée des véhicules individuels et des mesures de soutien aux modes non polluants et doux à l'échelle des bassins de vie.

L'échelon régional pourrait être le niveau le plus adapté pour vérifier la cohérence des dispositifs territoriaux, garantir la coordination avec les politiques de transport et assurer les concertations entre tous les partenaires. Sans cela, il faudrait alors que l'Etat, au travers de DTA plus contraignantes, assure directement la cohérence des politiques territoriales, la convergence des systèmes de transport et l'efficacité de la concertation.

### **3-4-3- Intégrer les transports urbains et périurbains à la future politique des transports**

Le dossier support de l'Etat et les présentations de l'effet ciseau «congestion/pollution» étaient principalement centrés sur la problématique des corridors et axes de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien avec secondairement l'arc méditerranéen. Ces grands tuyaux A7/A9 et A8 avec leurs grands transits, surtout de poids lourds et les fortes surcharges estivales des trafics automobiles, ont été considérés au début du débat comme les principaux responsables de la congestion et d'une inexorable et rapide dégradation de la situation environnementale le long des grandes infrastructures routières du grand Sud-Est de la France.

Au fil des débats, cette analyse et cette perception de la situation, notamment du rôle de ces grands axes de transports dans la congestion et les pollutions, ont évolué et sont apparues comme plus secondaires dans la mesure où les trafics interurbains en France ne constituent guère que 20% de la mobilité globale (80% des mobilités sont celles des aires urbaines). Parmi ces 20%, il semble que la moitié, ou peut être même les deux tiers, concernerait des trafics irriguant l'ensemble des territoires des trois vastes régions du grand Sud-Est, en dehors des trois grands axes. Rapportés à l'ensemble des mobilités et trafics de ces régions, les trois grands axes A7+A9+A8 pourraient n'absorber en inter-urbain, que 7 à 10% des déplacements et vraisemblablement des pollutions. Rapportés à l'échelle nationale, les trafics et les pollutions des 3 axes de VRAL ne compteraient alors que pour 2% environ.

Ces pourcentages mériteraient d'être examinés de plus près, mais on peut comprendre que les acteurs demandent que l'essentiel de l'effort et des politiques futures en matière de transport et de mobilités soutenables portent sur les aires urbaines et périurbaines, soit sur ces 80%.

En effet, avec plus de 80% de la population des trois régions vivant dans des zones urbaines dynamiques, les transports intra et inter-cités croissent nécessairement de manière constante, notamment en raison des déplacements des particuliers devenus plus complexes (multi motorisation des foyers, étalement urbain, accroissement de la longueur des trajets). Des décisions à cette échelle visant à l'émergence de solutions alternatives à la voiture particulière apparaissent donc comme indispensables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, la congestion automobile et accroître la sécurité de nos concitoyens. En matière de réduction des gaz à effet de serre, les actions déterminantes devraient porter prioritairement sur l'urbain et le périurbain.

Depuis la loi sur l'air, la France dispose des instruments de planification et de gestion des mobilités sous forme des Plans de déplacements urbains (PDU). Ces plans, réactualisés tous les 4 à 6 ans, mériteraient d'être substantiellement renforcés :

- dans leur orientation et contenu en incorporant effectivement la notion de développement soutenable et de réduction par un facteur 4 des GES ;
- dans leur couverture territoriale en passant du périmètre des autorités organisatrices de transports urbains aux bassins de vie ;
- dans leur financement et leur contrôle en ce qui concerne l'application de la politique GES.

De Plans de Transports Urbains (PTU ou PDU), il importerait de passer de façon résolue et obligatoire à des Plans de Transports Urbains Soutenables (PTUS). Pour garantir une réelle efficacité à ces dispositifs, une action européenne (la problématique GES se pose à l'échelle européenne) serait souhaitable, notamment en :

- suggérant aux gouvernements nationaux d'imposer l'élaboration de ces plans de transports soutenables aux villes, aires urbaines et métropoles ;
- conditionnant l'octroi de fonds européens à l'élaboration de tels plans de transports.

Le report modal, notamment de l'automobile vers les transports publics urbains, n'est pas une invention récente en France. En 1981 déjà avait été mis au point un premier instrument financier d'une remarquable efficacité : le versement transport, une recette prélevée sur l'ensemble de la masse salariale des entreprises de plus de 10 salariés et dont le revenu est intégralement affecté aux transports publics. Des conceptions nouvelles et élargies d'une telle mesure pourraient être développées au niveau des bassins de vie pour ré-orienter le développement vers des mobilités plus soutenables.

Ce n'est sans doute qu'en s'articulant sur un développement plus soutenable des mobilités urbaines et périurbaines qu'il sera possible, à partir du réseau des villes, de concevoir des politiques plus efficaces et plus soutenables pour les mobilités voyageurs et marchandises en interurbain, notamment sur les grands axes.

#### **3-4-4- Faire preuve de réalisme, de continuité et de transparence sur la question du financement des infrastructures**

Le fait que le dossier de l'Etat considère comme acquise en 2020 la réalisation des infrastructures décidées au CIADT de décembre 2003 a d'emblée fragilisé son argumentation aux yeux de nombreux élus locaux : il leur était facile de montrer que dans le passé l'Etat n'avait pas toujours tenu ses engagements (contrats de plan Etat-régions pas achevés en totalité, suppression des financements des réseaux de TCSP,...) et qu'il mettait en œuvre périodiquement à cet effet des dispositifs ad hoc de financements des infrastructures (Fonds spécial grands travaux, FITTVN, AFIT,...), régulièrement remis en cause au bout de quelques années : l'exemple récent des mésaventures subies par l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transports de France), suite à la privatisation du réseau autoroutier, n'a fait que conforter les acteurs locaux dans leur point de vue. Pour autant, tous souhaitent le retour à une confiance partagée.

Pour cela, il semble que trois exigences essentielles devraient être satisfaites :

- exigence de réalisme : chacun a bien conscience que les ressources budgétaires ne sont pas extensibles, mais cela ne justifie pas qu'on prenne des engagements dont on sait qu'ils ne seront pas tenables ;

- exigence de continuité : la stabilité des dispositifs de financement est essentielle tout comme l'assurance qu'ils ne seront pas remis en cause précipitamment sans évaluation préalable des résultats acquis et des insuffisances constatées ;
- exigence de transparence : les budgets consacrés aux transports, les recettes aussi bien que les transferts (par subventions, tarif préférentiels, taxation,...), le financement des investissements aussi bien que les coûts d'exploitation des divers systèmes de transports devraient être – à tous les échelons de collectivités publiques et pour tous les opérateurs – consultables et portés à la connaissance de tous.

La fragmentation, l'absence ou la non-publication de ces données renforce le sentiment d'une certaine opacité qui empêche que les choix financiers en matière de transports nationaux ou locaux soient préparés en se fondant sur des données partagées et qu'ils soient ensuite démocratiquement assumés. C'est parce qu'ils auront alors fait, sur la base d'un diagnostic éclairé, l'objet d'un consensus minimum, qu'ils seront acceptés.

### **3-4-5- Préparer largement l'opinion à un nécessaire changement des comportements**

Le débat public a mis en avant la réussite des pouvoirs publics en matière de réduction du nombre des accidents de la route. On ne peut que s'en féliciter. La légitimité des actions de contrôle et de répression ne semble pas avoir fait défaut, et ce tout particulièrement durant ces toutes dernières années.

Toutefois on ne saurait comparer de façon trop simpliste la sécurité routière avec les questions environnementales. En matière de sensibilisation et d'information, les campagnes de la prévention routière peuvent recourir à des images choc et efficaces car le problème se prête à une compréhension intuitive, immédiate et renvoie à des comportements relativement circonscrits. Il en va tout autrement lorsqu'on aborde des sujets comme le changement climatique, le pic pétrolier, la biodiversité et même les problèmes sanitaires et relatifs au bruit.

On a affaire alors à des réalités complexes, inséparables de contenus de savoir scientifique, comportant certaines zones d'incertitude, prenant même à revers nos repères habituels ; par ailleurs, une politique ferme en matière de réduction des émissions de carbone s'étendrait à la quasi totalité du quotidien, même en ne retenant que l'entrée des transports.

Les problèmes d'environnement, et particulièrement ceux qui touchent au changement climatique et à la raréfaction de la ressource pétrole, pour autant qu'ils appellent des changements de comportement – ce dont la plupart des acteurs présents lors des débats convenaient – exigent une information relativement précise et variée qu'aucune campagne publicitaire ne saurait fournir. Prendre au sérieux l'engagement de la France en faveur du facteur 4, exige une longue campagne d'information et de sensibilisation du public, condition indispensable à la compréhension de mesures qui, comme la taxe carbone, paraissent seules en mesure d'infléchir véritablement et durablement nos comportements. Or, les réunions interministérielles ne fournissent pas le cadre idéal pour inventorier tous les problèmes posés par une telle mesure, ni jauger les conditions et mesures d'accompagnement qui peuvent la rendre équitable et socialement acceptable. Une vaste consultation nationale largement médiatisée pourrait sans doute mieux permettre d'atteindre un pareil objectif.

# 4. Préparation et organisation du débat

## 4-1 ORGANISATION DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

### 4-1-1- La Commission particulière VRAL

Le Président de la Commission particulière :

- **Philippe Marzolf**, vice président de la CNDP, éco-conseiller

Membres nommés par la CNDP le 7 septembre, le 5 octobre et le 2 novembre 2005 :

- **Dominique Bourg**, professeur, directeur du Centre de recherches et d'études interdisciplinaires sur le développement durable (CREIDD) de l'Université technologique de Troyes
- **Philippe Bovy**, professeur honoraire de mobilité, transport et développement territorial à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne
- **Anne Devailly**, journaliste économique
- **Noël Lebel**, ancien directeur de la DATAR, secrétaire général de la Convention alpine jusqu'en février 2005
- **Claude Leroi**, président d'honneur de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France, membre de la CNDP
- **Paul Vialatte**, président de chambre à la Cour administrative d'appel de Lyon, spécialiste contentieux urbanisme et environnement, membre de la CNDP

### 4-1-2- Fonctionnement de la commission et déontologie

Malgré l'éloignement géographique de certains des membres (Suisse romande, Troyes, Montpellier, Lyon, Paris), la Commission s'est réunie 8 fois avant le lancement du débat. Cinq réunions ont eu lieu à la CNDP à Paris et trois autres dans les locaux d'Avignon. Enfin, six réunions ont eu lieu au cours du débat (voir annexe 6 : les réunions de travail de la CPDP). En outre, les membres ont été en contact fréquent par Internet et beaucoup d'échanges ont eu lieu au moment des réunions publiques.

Huit réunions préparatoires au débat ont eu lieu et certaines d'entre elles se sont déroulées en deux temps : une réunion de la commission seule le matin, suivie d'une réunion avec les représentants de l'Etat l'après-midi. Le travail de la commission était destiné à analyser les contributions recueillies dans cette phase de préparation et à élaborer en conséquence les modalités du débat, ainsi qu'à amorcer la répartition par réunion de chaque thème à aborder. Les quatre demi-journées de travail avec l'Etat ont été consacrées à l'élaboration du dossier support, avant son acceptation par la CNDP le 1<sup>er</sup> mars 2006.

Chacun des membres de la commission a souscrit à un code de déontologie, dans lequel ils se sont engagés à :

- veiller à ce que toutes les informations existantes sur la problématique soient mises à la disposition du public,
- faciliter le débat et garantir le respect des intervenants,
- rester neutre, en ne portant ni avis, ni jugement,
- être indépendant par rapport aux diverses parties prenantes.

### 4-1-3- L'équipe de support de la commission

Dominique de Lauzières a assumé le secrétariat général. Son rôle comprenait un volet fonctionnel, qui consistait à organiser l'administration-support de la Commission et un volet opérationnel, qui se répartissait en coordination et pilotage des actions décidées par la Commission (réunions, relations avec les acteurs, communication...), articulation des différentes prestations, relations avec la CPDP et gestion du budget.

Par l'intermédiaire de son agence, Entrée de Jeu, elle a fourni à la Commission particulière du débat public une équipe complète : outre les fonctions de secrétaire générale, l'assistance (Julie André dès la phase de préparation du débat, ainsi que Elisa Grancher et Audrey Martin à partir du début du débat), la gestion du système questions/réponses et l'animation du forum (Romain Lacuisse), l'équipe a également assumé les missions suivantes :

- La rédaction (Bénédicte Julia) : imprégnée de l'esprit du débat et de son actualité, elle assurait les relations avec les acteurs pour l'élaboration des « cahiers d'acteurs » et l'écriture (rédaction des « journaux du débat », co-rédaction du dossier et des communiqués de presse ; rédaction des synthèses des réunions publiques – tâche partagée avec Romain Lacuisse – réalisée à partir des verbatims des réunions ; des points réguliers sur les articles de presse).
- Les relations-presse (Nadine Zaffran) : réalisation d'un fichier presse et d'un fichier « e-mailing » des interlocuteurs tous modes confondus ; dossier et communiqués de presse ; veille presse ; assistance et conseil auprès de la CPDP dans son action auprès de la presse et pour ses actions de relations publiques ; organisation des conférences de presse, points-presse et voyage de presse ; préparation à la participation d'émissions radio et télévision, et organisation d'interviews avec la presse écrite, les radios et chaînes de télévision.
- L'infographie (Clémence Gillon) : mise en page des cahiers d'acteurs, exécution des différents documents à partir de la charte graphique (affiches, leaflets...). La création est assurée par un tiers prestataire spécialisé.

Cette organisation est quelque peu atypique dans l'histoire des débats publics. Elle a été le fruit d'une expérience antérieure partagée par plusieurs des membres du secrétariat général (LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur) et permettait une meilleure efficacité et plus de souplesse (à commencer par l'hébergement de la CPDP dans les locaux d'Entrée de Jeu depuis le 14 octobre jusqu'à la signature du bail des bureaux le 6 janvier 2006, la prise en charge des frais de déplacement des experts intervenant aux réunions et des membres de l'atelier citoyen pour les 3 week-ends où ils se sont réunis, la réservation des salles pour les réunions alors que le prestataire logistique n'était pas encore sélectionné,...).

La complémentarité des compétences réunies a permis à l'équipe de répondre rapidement aux demandes d'information du public et aux objectifs de communication que s'était fixés la commission. C'est ainsi que nous avons pu adresser rapidement les documents à ceux qui les demandaient, alimenter le site et le mettre à jour quotidiennement, répondre instantanément aux demandes par téléphone, etc. C'est également ce qui nous a permis d'accepter les 15 derniers cahiers d'acteurs malgré leur soumission très tardive ; un traitement par un prestataire extérieur nous aurait conduits à les refuser.

Les échanges d'information entre les membres de l'équipe ont conduit à un meilleur niveau de connaissances pour chacun et à un traitement plus riche des tâches que chacun avait à accomplir. L'implication de tous n'en a été que plus forte et la réactivité plus efficace.

#### **4-1-4- Installation de la commission**

Provisoirement dans les locaux d'Entrée de Jeu à Marseille, les bureaux ont été installés à partir du 6 janvier 2006 en Avignon au 26 boulevard Saint-Roch.

Les locaux étaient situés tout près de la gare d'Avignon centre et de la navette pour Avignon TGV. Ainsi, ils étaient facilement accessibles au public et aux membres de la Commission. Avignon a été choisie pour sa centralité sur l'axe rhodanien et languedocien et sa proximité de l'axe méditerranéen. Ce bureau a fait l'objet d'un bail précaire pour la durée de vie de la Commission et a été aménagé par la DRE Rhône-Alpes.

L'accueil et l'information du public ont été assurés dans ce lieu pendant toute la durée du débat (du 27 mars au 26 juillet).

#### **4-1-5- La commission et ses prestataires extérieurs**

La Commission a choisi sur appel d'offres plusieurs prestataires pour l'assister dans son activité.

- Francom, en la personne d'Alain Dessagne, pour le conseil stratégique.
- Scalp pour le pilotage et la mise en œuvre des outils d'information (identité visuelle et sa déclinaison, mise en page des journaux du débat, panneaux d'exposition, organisation et mise en œuvre du tractage et des expositions).
- Package Organisation pour la logistique des réunions, comprenant les verbatims des réunions, les hôtesse pour l'accueil aux réunions, la technique et la sécurité,...
- Les Deux Ponts pour l'impression des documents et Le Mouton à 5 Pattes pour le routage.
- Aleaur pour le site Internet : [www.debatpublic-transport-vral.org](http://www.debatpublic-transport-vral.org)

#### **4-1-6- Modalités de mise en œuvre de la commission**

Le respect des règles imposées par l'Etat et notamment des appels d'offre européens pour certains marchés a rendu la phase de préparation laborieuse. La réservation des salles a dû en grande partie être réalisée par le secrétariat général, Package Organisation n'ayant commencé son contrat qu'à partir du 20 mars 2006 (soit une semaine seulement avant l'ouverture officielle du débat public).

En outre, la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) du 12 juillet 2005 a conduit à une réorganisation de la gestion budgétaire de l'Etat au début de l'année 2006 et a suscité de considérables retards dans le règlement des fournisseurs. Les premiers règlements sont intervenus en juin 2006 (pour des missions réalisées à partir du mois d'octobre 2005), ce qui a beaucoup pénalisé les prestataires de la commission. Ceux-ci ont tous accepté, malgré ce handicap, de continuer leur mission et la Commission particulière du débat public les en remercie encore chaleureusement, car, sans eux, le débat public n'aurait pu se dérouler dans de bonnes conditions.

#### 4-1-7- Budget du débat

	<b>Budget au 16 août 2006 (en euros)</b>
Installation et fonctionnement de la CPDP pendant un an (du 14 octobre 2005 au 30 septembre 2006)	442 000
Outils d'information et de participation	579 000
Réunions publiques (34)	736 000
Atelier citoyen	152 000
Assistance à la CPDP (conseil stratégique)	72 000
<b>Total H.T.</b>	<b>1 981 000</b>
<b>Budget T.T.C. au 16 août 2006 (en euros)</b>	<b>2 369 000</b>

A ce budget, il convient d'ajouter la somme de 81 000 euros TTC correspondant au dossier élaboré par l'Etat, ce qui porte le budget TTC à 2 450 000 euros.

La totalité des ces frais d'organisation du débat public sont pris en charge par le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, et le ministère de l'écologie et du développement durable.

Il convient de mentionner également la somme de 67400 euros, correspondant aux postes suivants, financés directement par la Commission nationale du débat public, afin de garantir la totale indépendance des activités de la CPDP :

- les indemnités versées aux membres de la CPDP (hormis le président de la CPDP, salarié de la CNDP) : 42 000 euros.
- les frais de déplacement des membres de la commission : 25 400 euros.

#### 4-2 RENCONTRES AVEC LES ACTEURS EN AMONT DU DÉBAT

Une des missions de la commission consiste à rencontrer les différents acteurs (institutionnels, collectivités, socio-économiques, associations, experts...) au niveau des trois régions et pour certains au niveau national (ceux concernés par la problématique ou ayant manifesté, dès l'annonce du débat public, leur volonté de participer à la réflexion). Cette phase de préparation du débat avec les acteurs s'est déroulée de septembre 2005 au 9 mars 2006 et a conduit le président de la CPDP à rencontrer 75 personnes (voir annexe 8a : liste des acteurs rencontrés).

Parallèlement à ces rencontres, la commission a sollicité par écrit les acteurs sur les problématiques à débattre et les modalités de déroulement du débat (voir annexe 8b : courrier de préparation). Sur 200 courriers envoyés, 32% des acteurs interrogés nous ont soumis leurs remarques et propositions (voir annexe 8c : synthèse des contributions à la préparation).

Dans ces réponses, il ressort que la double problématique a bien été comprise et prise en compte par les acteurs. Les attentes ont été unanimes en matière d'information et concernant les thèmes à aborder. Les acteurs ont demandé un état des lieux précis, chiffré et objectif, mode par mode.

Les thèmes évoqués par les acteurs se sont recoupés et ont concordé avec le découpage proposé par la CPDP. A la lecture des contributions, la CPDP a constaté un consensus sur un cadre géographique élargi et une volonté pour que l'Etat s'engage. Certaines divergences de positionnement néanmoins ont transparu concernant notamment le transport routier et des craintes se sont exprimées vis-à-vis du débat pour un public qui restait à trouver. Quant à la conduite du débat, des craintes sur l'équilibre des réunions se sont fait entendre en matière d'équivalence (crainte de la caravane institutionnelle), mais une certaine satisfaction sur les outils proposés a été exprimée.

Sur la base de ces contributions, les modalités de déroulement du débat ont été proposées aux acteurs du débat, avant leur soumission à la CNDP, lors d'une réunion de concertation qui s'est tenue le 24 février 2006 en Avignon, en présence de 130 personnes (voir annexe 1c : modalités de déroulement du débat public).

## **4-3 LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC**

### **4-3-1- Dossier du débat**

C'est le document présenté par l'Etat au débat, comme point de départ des échanges. Il a été accepté par la CNDP le 1<sup>er</sup> mars 2006, comportait 97 pages et était accompagné d'un CD Rom des études, d'une brochure « pour en savoir plus » de 54 pages et d'une synthèse de 8 pages (éditée en 600 000 exemplaires) afin de faciliter l'accès du public au sujet du débat. Edité en 15 000 exemplaires, il a été adressé aux acteurs identifiés avant le début du débat, à tous ceux qui en ont fait la demande par écrit, courrier électronique ou téléphone, et mis à la disposition du public au début de chaque réunion. (cf statistiques sur l'utilisation des divers outils du débat à l'annexe 4)

### **4-3-2- Journal du débat**

4 journaux ont été édités par la CPDP :

- Le n°1 présentait le débat, son organisation et ce que l'Etat et la CPDP en attendaient. Edité en 1,8 million d'exemplaires, il a été encarté dans le supplément TV de quatre supports régionaux le week-end du 1<sup>er</sup>-2 avril 2006 (1,135 million d'exemplaires), distribué aux principales barrières de péage d'autoroutes, dans certaines gares et certains aéroports, ainsi que dans les lieux de passage fréquentés de villes des trois régions (420 000 exemplaires), adressé aux maires des trois régions et mis à la disposition du public aux réunions.
- Le n°2 faisait le bilan des 10 réunions thématiques et annonçait les réunions territoriales ; il a été édité le 30 mai à 575 000 exemplaires, dont 250 000 ont été distribués aux points stratégiques, et a été adressé aux maires des trois régions.
- Le n°3 faisait le bilan des réunions territoriales et a été adressé principalement au fichier des acteurs et aux maires des trois régions. Paru le 3 août, il a été édité en 10 000 exemplaires.
- Une 4<sup>ème</sup> édition, parue le 1<sup>er</sup> septembre en 20 000 exemplaires, reprend la synthèse du compte-rendu de la CPDP. Elle a été adressée, accompagnée d'un CD Rom comprenant l'intégralité du site Internet et, notamment, tous les documents du débat (verbatim et synthèses des réunions, contributions et cahiers d'acteurs), aux abonnés à l'actualité du débat (1900 noms), aux maires des trois régions, aux institutions et aux collectivités, ainsi qu'aux associations qui se sont intéressées au débat et aux journalistes.

### **4-3-3- Affichage, tractage**

La semaine précédant chaque réunion, une centaine d'affiches de format A3 annonçant la réunion, conçues par la CPDP, étaient distribuées chez les commerçants et dans les institutions qui acceptaient la démarche.

Deux vagues de tractages aux principales barrières de péage d'autoroutes, dans certaines gares et certains aéroports, ainsi que dans les lieux de passage fréquentés de villes des trois régions étaient destinées à informer un maximum de gens à priori concernés par les problèmes de transport : la première début avril concernait le journal n° 1, la seconde début juin le journal n°2 afin de mobiliser le public pour les réunions territoriales.

### **4-3-4- Annonces presse, radio et relations presse**

Une annonce presse, conçue par la CPDP, a paru dans les supports régionaux principaux (La Provence, Midi Libre, le Dauphiné Libéré, Le Progrès) le 1<sup>er</sup> avril et le 4 juin 2006 ; en outre, une parution a été commandée dans la Gazette de Montpellier le 2 juin 2006, la Marseillaise le 17 juin 2006 et la Lozère Nouvelle le 23 juin 2006.

Des messages radio annonçaient chaque réunion publique.

En outre, un dispositif d'actions envers les journalistes a été mis en place tout au long du débat : un fichier de journalistes a été créé par l'attachée de presse dédiée au débat qui a établi un contact régulier avec eux.

Une dizaine de communiqués de presse de fond ont ponctué le débat, sans compter les communiqués envoyés systématiquement avant chaque réunion publique. Un voyage de presse a été organisé le 18 mai 2006 : il a permis à 7 journalistes de visiter le PC d'ASF à Vedène le matin et le PC d'Airfobep à Martigues l'après-midi.

Ces actions ont permis aux journalistes de relayer l'information auprès de leurs lecteurs : plus de 300 articles sur le débat, une demi-douzaine d'interviews radio et TV de Philippe Marzolf (France 3 Rhône-Alpes le 5 avril, France 3 Languedoc-Roussillon le 6 avril, France Bleu Vaucluse le 27 mars, France Bleu Drôme-Ardèche le 30 mars, France Bleu Hérault le 6 avril).

### **4-3-5- Les cahiers d'acteurs**

46 cahiers d'acteurs ont été publiés au cours du débat, l'atelier citoyen étant l'auteur du premier d'entre eux.

#### **Le « ciseau » congestion/facteur 4 : à chacun sa lame**

On peut se demander dans quelle mesure les acteurs partagent le terme de « ciseau » proposé par l'Etat pour présenter la problématique. 4 catégories ont été établies en fonction de la présence et de l'importance accordée dans les cahiers d'acteurs aux termes « facteur 4, réchauffement, CO<sub>2</sub>, Kyoto » d'une part, « saturation, thrombose, congestion, fluidité » d'autre part.

Or, peu d'acteurs se sont appropriés les deux termes à importance égale. Le constat le plus marquant est bien la répartition tacite qui semble avoir lieu entre acteurs socio-économiques et grandes associations de défense de l'environnement : aux premiers la congestion, aux seconds l'environnement. Ainsi, plus de la moitié des cahiers d'acteurs étudiés (27 sur 46) bâtit son argumentaire sur un seul des deux éléments, l'autre « lame » étant jugée secondaire (7 cahiers), voire absolument ignorée (20 cahiers).

Des deux contraintes présentées, la congestion semble la mieux intégrée : la nécessité de fluidifier l'axe est évoquée dans 35 des 46 cahiers. Cette nécessité est prioritaire pour 25 acteurs, et complémentaire aux préoccupations environnementales pour 12 d'entre eux. Seules les associations de défense de l'environnement n'expriment pas ce constat.

On retrouve la même distinction acteurs économiques/associations environnementales en ce qui concerne le réchauffement climatique, et de manière aussi tranchée. Les associations de riverains s'y réfèrent également, mais plus pour renforcer leur constat d'une situation inacceptable localement.

Les gestionnaires d'infrastructures utilisent cette notion pour promouvoir qui le fleuve, qui le fer (les ASF ne retiennent que la saturation tandis que le port autonome de Marseille met l'accent sur sa desserte locale).

Les quelques acteurs économiques s'efforçant de citer le paramètre « environnement » l'envisagent surtout dans sa déclinaison locale (espaces naturels, paysages, support d'une certaine qualité de vie...) et doit à ce titre être préservé (sans qu'il soit dit comment) car il est un des facteurs de l'attractivité et du dynamisme économique de leurs territoires (effet sur le tourisme notamment). Tel qu'il le considère, la préservation de l'environnement apparaît comme un atout économique et n'est surtout pas vue dans sa dimension « réchauffement climatique », susceptible de justifier une réduction de la mobilité, des déplacements et leur compétitivité.

Pour quelques associatifs, l'économie d'un territoire est avant tout le fait des habitants : il leur apparaît d'autant plus insupportable que les trafics marchandises, routier en particulier, soient à l'origine de tant de nuisances dans leur vie quotidienne.

En résumé, on peut hélas dire que la notion de « ciseau » n'a pas recueilli un franc succès chez les participants. D'une part la moitié des acteurs s'attribuent implicitement un domaine de compétence exclusif (économie pour les uns, environnement global pour les autres). Ce constat est d'autant plus préoccupant que la recherche d'un développement durable se doit de concilier à part égale 3 facteurs, « environnement » certes mais également « développement ».

D'autre part, l'engagement à respecter le facteur 4 n'est ressenti comme une priorité que par un quart des acteurs, alors qu'il s'agit de la seule contrainte certaine encadrant le débat (puisque ayant force de loi). Enfin, un autre quart des acteurs expriment un constat autre que le couple congestion/réchauffement.

### **Un consensus malgré tout : la situation actuelle et à venir est préoccupante, et appelle une action urgente.**

Si l'Etat n'a eu qu'un succès mitigé en proposant son ciseau, les diagnostics que tirent les acteurs de la situation des transports montrent toute la pertinence d'organiser un débat sur le sujet. « Préoccupante » ou « insoutenable », la situation actuelle et surtout son évolution à venir incitent la plupart des acteurs à réclamer des changements urgents. Sans ces changements, les acteurs économiques prévoient une thrombose irrémédiable, tandis que les « environnementalistes » mettent l'accent sur les bouleversements climatiques qui se produiraient.

Aussi, l'heure est à une politique volontariste, impulsée par l'Etat. Pour autant, les objectifs visés sont sensiblement différents :

- pour les acteurs économiques : la hausse de la mobilité et de la congestion n'est pas remise en cause, les nouveaux modes de production et les exigences sociétales étant acquis. Il s'agit donc de réunir les conditions nécessaires à la décongestion de l'axe de sorte à en garantir la compétitivité.

- pour les associations et les institutionnels : l'heure est à une politique de rupture qui doit à tout prix inverser la tendance des dernières décennies. L'atteinte du facteur 4 est l'objectif premier et c'est en le recherchant qu'on pourra assurer un meilleur fonctionnement de l'axe Vral.

Cette distinction faite, on la retrouve dans les critères d'acceptabilité des mesures proposées par l'Etat. Les acteurs économiques se disent prêts à consentir à certaines mesures sous certaines conditions : facilité de mise en œuvre, coûts financiers, rapport investissement/résultats. Pour les autres acteurs, la conscience du réchauffement climatique et de l'impasse énergétique à venir préside au choix des mesures qu'il faut mettre en place. Pour autant certains acteurs rappellent qu'il leur soucie de ne pas pénaliser certaines catégories d'usagers (institutionnels, FO..).

On constate d'ailleurs que la prévision d'augmentation de 40% des trafics annoncée par l'Etat n'est pas aussi contestée qu'elle a pu le sembler en réunion : la quasi-totalité des acteurs (à l'exception de la FNAUT) reprend dans son diagnostic la notion de croissance à venir des trafics si les tendances actuelles se prolongent. Même si certains mentionnent des facteurs de rupture, nul ne s'aventure à pronostiquer une baisse des transports sans action préalable, à moins d'en arriver aux situations catastrophiques décrites plus haut.

### **Que faire des trafics ?**

Comprendre l'acceptabilité des mesures par les acteurs nécessite préalablement de se pencher sur la manière dont ils perçoivent la fonction transport de l'axe VRAL : est-ce que ces trafics volumineux et appelés encore à croître font la richesse des régions traversées, ou bien s'agit-il au contraire d'une nuisance qu'il faudrait reporter ailleurs ? Le « ailleurs » n'est pas neutre, il représente l'axe Italie-Suisse lui aussi en plein développement : celui-ci est-il un concurrent ou bien une solution de délestage ? Ces deux assertions comportent une part de vérité. En attendant, un certain nombre de positions confinent au manichéisme.

On retrouve en grande partie la ligne de fracture « environnement / économie », même si on relève une nuance au sein des acteurs socio-économiques : un bloc « provençal-catalan » semble se dessiner, qui fonde de grands espoirs de développement sur l'attraction des nouveaux trafics conteneurs. Pour eux, ces marchandises sont l'enjeu d'une concurrence d'une part avec les ports Nord-Atlantiques, d'autre part avec l'axe Italo-Suisse, voire entre les ports méditerranéens eux-mêmes (Port autonome de Marseille). A noter que les CCI de Provence-Alpes-Côte d'Azur et notamment celle de Marseille présentent une position très particulière (voir titre suivant).

Les autres acteurs socio-économiques considèrent que les transports sont un élément-clé du développement économique de l'axe, et qu'il convient de tout mettre en œuvre pour s'adapter au mieux à leur augmentation.

Dans tous les cas, la crainte d'une marginalisation des régions au sein du réseau européen de transports est fréquemment exprimée, tout comme la nécessité de ne pas manquer le coche de l'explosion des marchés asiatiques et nord-africains. Du côté des associations, rejointe par 2 acteurs institutionnels, ces trafics de transit sont au contraire décriés, en ce sens qu'ils produisent des pollutions et nuisances injustifiées : seule la politique des flux tendus explique que yaourts, crevettes et tomates parcourent tant de kilomètres.

Ces transports inutiles sont à réduire. D'autres acteurs mettent davantage l'accent sur un rééquilibrage géographique des trafics vers des axes alternatifs, mais toujours en France : au délestage de l'axe principal s'ajoute la notion de desserte des arrière-pays.

Enfin, les élus Verts des trois régions, outre la réduction des transports, prônent l'utilisation alternative de la voie suisse et de la voie atlantique, les échanges entre Sud et Nord « *n'ayant pas vocation à passer par la vallée du Rhône* », ce qui est donc la position la plus contradictoire avec la perception des acteurs économiques.

Pour la forme, signalons enfin que les impacts environnementaux des trafics ne sont évoqués que du bout des lèvres par les acteurs économiques, tandis que leur contribution au développement économique n'est pas mentionnée (ne serait-ce que pour la contester) par les acteurs associatifs et, plus surprenant, par les acteurs politiques.

Précisons aussi que le transport de voyageurs n'est guère abordé dans le diagnostic, à l'exception d'une phrase dans certains cahiers d'acteurs sur le fait que les voitures causent davantage de congestion que les PL. Cette question particulière des déplacements individuels (notamment aux entrées et sorties d'agglomérations) n'étant pas vraiment abordée dans le dossier support, cela n'a sans doute pas permis aux participants d'en discuter. Ce point est toutefois pris en compte dans la présentation des mesures.

### **L'Arc méditerranéen : un cadre de référence totalement différent**

Certains acteurs de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (CRCI, CCI de Marseille, coopération métropolitaine et sur certains points seulement Conseil général de Vaucluse, Port de Marseille, CESR, CCI de Vaucluse), estiment que l'aire métropolitaine Aix-Marseille et l'est de PACA sont exclus des politiques nationale et européenne de transports au bénéfice de l'axe Barcelone-Lyon-Turin-Milan (corridor n°5). Leurs craintes sont d'autant plus grandes qu'ils considèrent que l'ouverture future des tunnels suisses fera de l'axe italo-suisse la véritable épine dorsale des trafics Nord-Sud.

On retrouve chez eux le couplage transports-richeesse exprimé chez l'ensemble des acteurs économiques, avec une nuance de taille : l'objectif n'est pas d'attirer dans la vallée du Rhône des trafics générateurs d'activité (sauf CCI de Vaucluse) mais bien de relier la région aux grandes zones économiques de la « banane bleue » européenne. En effet, si les acteurs économiques de l'axe VRAL craignent que l'axe italo-suisse attire les trafics et donc les activités, pour les acteurs provençaux cela n'est pas perçu comme un phénomène possible et potentiellement dangereux mais comme une certitude qui implique dès maintenant un raccordement à ce « tuyau » centre-européen.

Dès lors, la divergence avec l'Etat sur la notion d'arc méditerranéen et la prise en compte de celui-ci dans le débat relève bien d'une incompréhension géographique majeure : l'Etat et les acteurs provençaux n'adoptent pas le même cadre de référence. En effet, l'Etat fonde son raisonnement sur un axe rhodanien se divisant en deux fourches, languedocienne et provençale, dont la seconde est d'une importance nettement moindre en termes de trafic. En revanche, les axes sur lesquels se fonde la réflexion des acteurs provençaux sont non seulement la vallée du Rhône, mais aussi et surtout l'axe italo-suisse : si l'on adopte cette perspective, une problématique d'enclavement surgit avec force.

Dans cet esprit, le point de vue des acteurs provençaux ne recoupe que partiellement celui des acteurs économiques de la vallée du Rhône : ils y ajoutent – souvent en exergue – une dimension très semblable à ce que soulèvent les arrière-pays de l'ouest de la vallée, à une échelle différente certes.

La Provence serait-elle à l'axe italo-suisse ce que l'Ardèche est à la vallée du Rhône ? A y regarder de plus près, les points communs sont nombreux :

- priorité à l'aménagement du territoire ; axes de désenclavement de territoires ruraux (Alpes du Sud), desserte de pôles d'activité (ITER) et de métropoles régionales ;
- opposition à la concentration des trafics en vallée du Rhône, les axes proposés peuvent servir d'axes de délestage (A51) ;
- demande d'axes transversaux reliant les territoires excentrés au « tuyau » principal (tunnel du Montgenèvre, voie ferrée du Val de Durance, liaison A51-A8, prolongation de la LGV PACA après Vintimille).

Le Port autonome de Marseille, fréquemment pris à témoin dans ces argumentaires, est pourtant l'acteur qui exprime le moins le besoin d'être lié à l'Italie du Nord (ses objectifs géographiques sont l'Alsace, la Suisse et la Bavière et le terme « arc méditerranéen est absent de son cahier d'acteur) !

La coopération métropolitaine retient quant à elle un double enjeu, Est-Ouest et Nord-Sud, adressant par ailleurs des critiques assez fortes au projet Lyon-Turin.

### **Report modal : consensus sur la nécessité, confusion sur les objectifs et potentialités**

Nul ne conteste la nécessité de reporter un maximum de trafics sur le fer et la voie d'eau, et c'est là un point de consensus général dans les cahiers d'acteurs, que nuancent à peine les associations de riverains qui soulignent l'importance de lutter contre les impacts locaux occasionnés par le chemin de fer (bruit).

Ces intentions étant affirmées, observe-t-on un accord sur les possibilités concrètes de report ? La réponse est non : si certains éléments reprennent le clivage constaté dans le diagnostic, c'est plutôt une impression de confusion qui domine : certains estiment qu'un report quasi-général est possible, d'autres que les résultats du report (particulièrement fluvial) seront mineurs. Premiers concernés, les gestionnaires d'infrastructures donnent les chiffres suivants (2020-2025, dans le scénario le plus favorable possible) :

- RFF : absorber une part significative de la croissance voyageurs et la quasi-totalité de la croissance marchandises ;
- SNCF (incluse dans cette catégorie pour des raisons historiques) : augmenter de 7 millions le nombre de voyageurs grandes lignes, doubler le nombre de voyageurs TER, absorber une part significative de la croissance du transport de marchandises (+8000 camions/j) ;
- VNF : capacité immédiate de multiplication par 5 des trafics sans investissement lourd. A terme, absorption de l'augmentation du trafic ;
- ASF (participant à l'autoroute ferroviaire) : impact modeste de l'autoroute ferroviaire ;
- PAM : pour les conteneurs arrivant au port et dans le cadre du projet 2XL, la répartition suivante : 30% par fer, 10% par fleuve, 60% par route, ce qui constitue déjà un grand progrès selon eux.

Le « bloc consulaire » annonce quant à lui les objectifs suivants : doublement du trafic par fer, triplement du trafic par fleuve, ce qui n'empêcherait pas néanmoins une augmentation de 30% du trafic routier. La répartition modale maximale qui en résulte serait de 28% pour le fer, 6% pour le fleuve, 60% par la route. Néanmoins, certains s'écartent des chiffres de l'OITC : les acteurs de Languedoc-Roussillon jugent les capacités du fleuve négligeables (le Rhône est loin...), tandis que le CESR PACA s'écarte de l'avis général des acteurs économiques en émettant des réticences à l'élargissement de la capacité autoroutière de la vallée du Rhône.

Les associations donnent la priorité au report modal, principalement en partant du postulat de non-extension des capacités routières. Quasiment aucun chiffre sur les possibilités de report n'est annoncé. Pour autant, elles sont nombreuses à plébisciter, en parallèle, voire avant toute création des nouvelles lignes, la réutilisation du réseau ferré existant (modernisation des lignes, réouverture et/ou électrification de lignes anciennes..).

En revanche, l'assertion avancée par les acteurs économiques selon laquelle le trafic routier serait appelé à croître même avec le meilleur des report modal est vivement contestée : l'accepter irait à l'encontre de la nécessité vitale de réduire les émissions de GES.

Les moyens financiers du report modal (découragement de la route et financement des modes alternatifs) sont généralement peu détaillés : les mesures incitatives plutôt que contraignantes sont plébiscitées. Les mesures de type taxe carbone, écoredevance, RPLP, sont proposées par les associations auxquelles on peut rajouter les élus Verts et le PAM. Certains de ces acteurs proposent aussi de supprimer les aides aux transports lorsque ceux-ci sont polluants.

A l'inverse, les acteurs économiques considèrent que les transports (surtout la route) sont déjà fortement taxés, et qu'il conviendrait plutôt de leur réaffecter la majeure partie du produit de ces taxes. Des contraintes financières supplémentaires sur les poids lourds sont rejetées, particulièrement le péage sur les routes nationales. Certains soumettent quelques autres propositions : participation du privé à la création et à l'exploitation des infrastructures (BCL), financement sur le principe utilisateur-payeur (CCI-RA)... Nombreux sont ceux qui réclament une harmonisation européenne de la réglementation sur les transports ; à la rigueur, des mesures contraignantes pourraient être acceptées si elles sont partagées dans toute l'UE.

En conclusion, il reste nécessaire de s'entendre sur des chiffres objectifs permettant de définir les possibilités exactes du report modal. Cependant, même les données chiffrées les plus optimistes présentées dans les cahiers d'acteurs (et au vu de ce que montrent les gestionnaires d'infrastructures) semblent laisser à penser qu'un report intégral des trafics sur les modes propres ou sobres est peu réaliste. Dès lors que la route est appelée à conserver une part sinon prépondérante du moins importante, la problématique du facteur 4 reste entière. Enfin, dans tous les cas, tous s'accordent à dire que le report modal ne pourra être efficace que dans le cas d'une politique volontariste.

### **Et les voyageurs ?**

La plupart des cahiers d'acteurs centrent l'essentiel de leur propos sur le transport de marchandises. Néanmoins, ne serait-ce que par l'importance des véhicules légers dans le trafic routier, ce point fait quand même l'objet de nombreuses propositions.

Dans ce domaine, le report modal fait également l'objet d'un consensus. Plusieurs acteurs soulignent que le TGV n'est pas l'outil principal de ce report, même si la création de LGV peut dégager des capacités sur les lignes classiques : les moyens financiers doivent être mis principalement en faveur du TER, dont l'offre quantitative et qualitative (cadencement, desserte des arrière-pays) doit être améliorée. En ville, les transports en commun doivent être privilégiés. On attend beaucoup des collectivités territoriales pour favoriser ces deux aspects (raccordements TER/TC urbains, tarification unique,...), ainsi que pour promouvoir une politique d'aménagement du territoire et d'urbanisme rapprochant travail et habitants.

Le développement de l'offre est ainsi prioritaire pour favoriser les transports en commun. Néanmoins, un effort d'éducation et d'incitation (de préférence à des mesures contraignantes) doit être mis en place afin que chacun soit amené à changer de comportement (modérer ses exigences de consommation, adopter un comportement plus collectif en partageant sa voiture, utiliser des modes doux,...)

### **Infrastructures routières : des positions tranchées**

Les positions prises à propos des infrastructures routières ne nécessitent pas une analyse détaillée, car elles sont induites par les arguments avancés dans le diagnostic de chaque acteur et dans les espoirs accordés au report modal. Trois positions se dégagent ainsi :

- la fluidité de l'axe VRAL est essentielle, et un report modal maximal ne suffira pas à l'assurer : il faut donc augmenter les capacités routières, par un élargissement de l'A7/A9 et/ou la création d'une autoroute cévenole (acteurs économiques, sauf CESR PACA) ;
- le respect du facteur 4 oblige rend la restriction du trafic routier : un report modal maximal est nécessaire, de même qu'une limitation de la demande de transports ; en tout cas, toute extension de capacité routière est inacceptable (associations) ;
- la concentration des infrastructures sur l'axe VRAL n'est pas conforme aux principes du développement durable : des axes routiers alternatifs permettront un délestage de la vallée et/ou le désenclavement de territoires reculés (Syndicat mixte Toulouse-Lyon, CESR PACA, CG 26).

Hors du débat sur la création ou non d'infrastructures, les mesures d'exploitation et de gestion du trafic font l'objet de nombreux commentaires, beaucoup plus partagés d'ailleurs. En premier lieu, la régulation des accès aux autoroutes n'a pas trouvé de partisan, du fait de son caractère pénalisant pour les usagers locaux. Il en va de même de la modulation des péages, qui peut néanmoins être acceptée si elle s'effectue dans un sens incitatif et non dissuasif.

Les mesures de limitation de vitesse, d'interdiction de dépasser sont souhaitées par certains, tolérées par d'autres à la condition qu'elles ne soient mises en place que ponctuellement, en fonction de l'état du trafic.

### **Le progrès technologique, messie ou charlatan ?**

Peu de cahiers d'acteurs livrent une opinion précise sur le progrès technologique : comme le souligne le CODETEL, il est difficile de se prononcer à la place des experts. Les gestionnaires d'infrastructures expliquent ce que le progrès peut apporter à leur mode de transport, tandis que d'autres acteurs ne font que le citer sans écrire ce qu'ils en attendent.

Certains – tous dans la catégorie des associations sauf RFF – affirment que le progrès technologique ne sera pas à même de résoudre à lui seul le problème du facteur 4, hors révolution technique imprévisible. Ces acteurs le jugent intéressant (à condition d'en maîtriser les effets pervers), mais non prioritaire.

Au contraire, on retrouve chez les acteurs économiques un certain nombre de cahiers qualifiant le progrès technologique de priorité. Plus précisément, ce sont les acteurs économiques qui ont exprimé des préoccupations environnementales qui mentionnent le progrès technologique, seul moyen de concilier l'objectif principal de respect de la mobilité avec la réduction des émissions.

L'Etat est appelé à avoir un rôle moteur dans la mise en place de mesures de soutien au progrès technologique.

### **Revoir le système économique ou mieux s'y intégrer : un choix de mobilité pour un choix de société**

Dans leur chasse aux transports inutiles, les acteurs associatifs (rejoints par les Verts) réclament une relocalisation des activités, un rapprochement du producteur et du consommateur, ce qui aurait en outre le mérite de créer des emplois. Des mesures renchérissant le coût du transport (mettant la route à son véritable coût, entend-on parfois) doivent compenser les avantages que tirent les entreprises du flux tendu, et les inciter à limiter les trajets parcourus par leurs produits.

Au contraire, rétorquent les acteurs économiques, il est impossible à notre échelle d'agir sur les phénomènes économiques mondiaux, et notre intérêt est justement de capter tous les trafics de la vallée du Rhône, qui peuvent créer des richesses et des emplois grâce à la logistique. Des zones logistiques intermodales et performantes ainsi qu'un système de transports fluide seraient ainsi un facteur d'intégration et de compétitivité des trois régions dans l'économie mondiale. Ne pas opter pour ce modèle de développement entraînerait une marginalisation du grand Sud-Est, et donc une perte d'emplois.

Un même clivage traverse les conceptions de la mobilité : pour les uns, il est important de la réduire, y compris par des mesures contraignantes, faute de quoi notre société entrera dans une grave crise énergétique et climatique. Pour les autres, la mobilité des transports et des marchandises est une donnée historique et géographique essentielle, sur laquelle s'est fondé le développement de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien. Il s'agit d'une liberté fondamentale, et autant pour des raisons morales que pour préserver l'emploi dans nos territoires, il est impensable de la restreindre.

### **Difficile de tirer des conclusions...**

Ainsi, malgré des points de consensus sur l'urgence de revoir le système de transports actuel, sur le report modal ou l'incitation à utiliser les transports en commun, les acteurs cherchent moins à concilier fluidité des transports et respect du facteur 4 qu'à tout mettre en œuvre afin d'atteindre l'un de ces deux objectifs. Priorité à l'économie ou à l'environnement, conceptions différentes de la mobilité,... **ce sont bien deux choix de société différents qui émergent des cahiers d'acteurs, sans oublier le souhait de désenclavement émis par les territoires excentrés. Ces approches sont-elles conciliables ? Quoi qu'il en soit, tous les acteurs attendent des décisions fortes et rapides.**

#### **4-3-6- Contributions écrites**

204 contributions ont été proposées à la CPDP, aussi bien par des particuliers que par des institutions, des organismes socio-économiques, des entreprises ou des associations. D'un point de vue géographique, la provenance des contributions est par contre beaucoup moins équilibrée, puisque les auteurs proviennent pour moitié de la région Rhône-Alpes. Sur le fond, on retrouve d'une part les grandes idées directrices exprimées dans les cahiers d'acteurs, d'autre part des développements parfois très détaillés sur des points particuliers liés à la problématique des transports (études sur des lignes ferroviaires régionales, promotion de certaines solutions techniques,...). La répartition des contributions peut être consultée à l'annexe 4b.

#### **4-3-7- Système questions/réponses :**

Plus de 420 questions et 220 avis ont été émis. Dans la mesure où il était possible de poser des questions par l'intermédiaire des cartes T du journal n°1, c'est-à-dire avant de prendre connaissance du dossier de l'Etat, on peut considérer qu'un grand nombre de ces questions traduisent les perceptions les plus immédiates des citoyens. Or, c'est le report modal qui a été le plus abordé. Nombreux sont ceux qui ont exprimé leur étonnement de ne pas voir d'ores et déjà davantage de camions transférés sur le chemin de fer, tandis que l'abandon du canal Rhin-Rhône a fait l'objet de plusieurs questions parfois virulentes (où l'on ne trouve d'ailleurs nulle trace des opposants d'alors au projet).

Malgré la multiplicité des services de l'Etat impliqués dans la rédaction des réponses et la complexité de leur traitement (cf organigramme à l'annexe 4c), la quasi-totalité des questions a été traitée, même si les délais inhérents à la procédure tant au sein de l'Etat que de la CPDP n'ont permis l'envoi de la majeure partie des réponses qu'à la fin du débat.

Les réponses écrites ont permis à l'Etat de revenir de manière plus détaillée sur des points qui ne pouvaient qu'être effleurés en réunion publique. Par exemple, les hypothèses retenues concernant le prix du pétrole ont pu être plus clairement expliquées.

Interpellé au sujet du report modal et notamment du fret ferroviaire, l'Etat a expliqué le redressement de l'activité fret de la SNCF et exprimé ses espoirs dans le développement des modes alternatifs à la route. Les perspectives du feroutage, du transport combiné, et l'hypothèse d'une liaison fluviale Saône-Moselle ont été abondamment commentées.

Il a également insisté sur le fait que l'attractivité des modes ferroviaire et fluvio-marin ne doit pas être artificiellement renforcée par des subventions pérennes. Au contraire, chaque mode, dans le domaine de pertinence qui lui est propre, peut et doit trouver sa viabilité économique.

Les questions sur les impacts locaux des infrastructures ont fait l'objet de réponses développées, que ce soit sur le plan législatif (lois sur le bruit et sur l'air) ou sur le plan technique et scientifique (données chiffrées relatives aux impacts sur la santé, la biodiversité, données sur le trafic et la sécurité, etc.).

L'Etat a insisté sur l'utilité de mesures fiscales prises (crédit d'impôt favorisant les véhicules à faible émission de CO<sub>2</sub>, augmentation de la carte grise pour les véhicules polluants) ou soumises au débat (taxe carbone).

Enfin, il est à noter que ces réponses écrites dans le cadre du débat ne pouvaient être que d'une portée générale, d'où la déception inévitable des personnes attendant une réponse à leur situation particulière.

D'autre part, l'Etat n'a pu que se déclarer impuissant à répondre à des questions liées à certaines dessertes TER ou à certains réseaux de transports urbains, ces sujets étant du ressort d'autres autorités organisatrices de transports qui n'étaient pas partie prenante de ce système questions-réponses.

#### **4-3-8- Forum Internet**

Le forum Internet a été envisagé à la fois comme un outil d'information et de participation. Des dossiers thématiques ont été mis en place, l'un sur le ferroutage, l'autre sur les mesures financières.

Cependant, avec 94 utilisateurs enregistrés seulement, le forum n'a pas atteint une taille suffisante pour mener des discussions très poussées. Des contraintes de temps ont eu pour conséquence une animation irrégulière, tandis que certains des participants les plus fidèles se sont volontairement restreints de peur de monopoliser l'espace du forum. De véritables échanges d'arguments ont toutefois été initiés sur trois thèmes :

- L'hypothèse d'une autoroute cévenole a recueilli la plus forte participation des internautes, qui ont exprimé des positions variées : rejet d'une nouvelle infrastructure pour des motifs environnementaux, demande de cette infrastructure à fins de désenclavement, appel à la solution alternative que représenterait la mise à 2x2 voies de la RN88.
- Au-delà de la question autoroutière, les transports en Ardèche ont fait l'objet de plusieurs réflexions : si la réhabilitation du maillage ferroviaire existant est souhaitée, certains soulignent la nécessité d'une réflexion plus large pour réellement adapter les transports aux besoins locaux.
- Dans un tout autre domaine, l'implantation des gares TGV a été discutée : à la nécessité de limiter les ruptures de charges dans les liaisons avec les centres-villes répond le besoin de performance des liaisons à grande vitesse, qui peut rendre nécessaire la limitation du nombre d'arrêts au profit de certaines « gares-betteraves ».

Par ailleurs, le forum a été l'occasion pour les internautes de revenir sur la faible participation aux réunions publiques et au forum : déficit d'information de proximité (presse locale) et scepticisme quant aux conséquences effectives du débat sur la décision finale sont les arguments les plus lus.