

Contribution du C.E.S.R.  
au débat public sur la  
politique des transports dans  
la Vallée du Rhône  
et l'arc languedocien

MAI 2006

Rapporteur :

M. Jean-Michel ROCH  
Président de la commission n°5  
« Aménagement et développement du territoire, transports »

Rapport N°2006-12

Ce rapport a été adopté par le Conseil Economique et Social  
lors de son Assemblée plénière du mardi 16 mai 2006 par :

103 VOIX POUR  
7 VOIX CONTRE

## Préambule

Le CESR a souhaité émettre un avis sur la politique à adopter en matière de transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. En préalable à toute analyse ou commentaire sur la base du dossier préparé à cet effet par les services de l'Etat, il convient de hiérarchiser les enjeux qui doivent inspirer cette politique et de proposer des solutions novatrices à un enjeu de société inédit.

Les enjeux sont multiples, et le présent avis s'attache à les analyser de façon détaillée, à l'échelle essentiellement régionale, territoire de compétence du CESR. Néanmoins, certains enjeux d'ordre supra régional doivent impérativement être pris en compte lors de l'élaboration d'une politique de transports, d'autant que les effets de cette politique dépasseront largement le territoire régional, voire national. C'est ce qui a conduit les présidents des 3 Conseils Economiques et Sociaux Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes à dégager une position commune qui met la fonction transport au service de l'aménagement du territoire du Sud-Est.

Il convient par ailleurs de garder à l'esprit qu'en l'état actuel des technologies et de l'organisation de la société française :

- les transports sont tributaires des produits pétroliers pour 98% de leurs besoins,
- le secteur des transports est le plus important émetteur de gaz à effets de serre,
- en dépit des progrès importants accomplis dans la motorisation des véhicules, les émissions de CO<sub>2</sub> dues aux déplacements routiers (VL et PL) ont cru très significativement depuis la signature du protocole de Kyoto.

Dans ce contexte, et en observant l'évolution inéluctable des prix des carburants, le CESR considère que l'efficacité énergétique et la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre constituent deux enjeux fondamentaux. La politique à définir en matière de transports, au delà des considérations détaillées ci-après, doit impérativement veiller à garantir la décroissance des émissions de GES, conformément aux objectifs fixés par le Président de la République et assurer la pérennité de l'économie régionale qui doit s'affranchir progressivement de la dépendance pétrolière, notamment dans les transports.

## I – L'appréciation du CESR sur les modalités du débat

Dans le cadre de la préconsultation restreinte organisée par l'Etat en préalable au présent débat public, le CESR avait apporté sa propre contribution lors de la séance plénière du 14 février 2005. Il avait alors appelé de ses vœux un débat public qui aujourd'hui répond largement à ses attentes.

- Le débat est ouvert sur une problématique large et non pas sur des projets. Il présente en quatrième partie du dossier un éventail de mesures sans doute encore incomplet mais déjà très important, en appliquant le principe de n'écarter aucune solution à priori.
- Il part d'une « mise à plat » des enjeux en 2006 et à 15 ans, assez concise et claire. Contrairement aux éléments de réflexion communiqués début 2005, le dossier du débat présente un développement important sur le mode ferroviaire, en particulier pour ce qui regarde les analyses des créneaux de pertinence de ce mode (pp 24 – 26).

- Le débat apporte nombre d'informations thématiques complémentaires.

Le document complémentaire au dossier support « Pour en savoir plus » apporte plusieurs analyses, notamment sur la logistique, les territoires, les causes de la mobilité des personnes, la socioéconomie des transports et la couverture des coûts, les enjeux environnementaux, les politiques menées dans d'autres pays européens.

De plus, plusieurs réunions publiques thématiques sont organisées dans le cadre du débat avec la participation d'experts apportant des éclairages diversifiés sur les questionnements principaux, donnant lieu à la mise en ligne de nombreux documents sur internet.

- Toutefois, le CESR aurait apprécié que l'enjeu de la dimension Sud Est soit davantage au cœur du débat.

Dans son avis de février 2005 déjà, l'assemblée socioprofessionnelle estimait que la problématique devait être traitée dans le cadre de l'espace Sud-Est, stratégique tant par rapport à la métropolisation que par rapport aux autres régions périphériques et frontalières. L'enjeu de la fluidité dans le Sud-Est est aussi celui de la France et de la péninsule ibérique, en voie de marginalisation par rapport aux corridors qui se renforcent entre l'Italie et l'Europe centrale et orientale. Sans « jeu collectif » des acteurs du Sud Est pour préserver la fluidité dans la Vallée du Rhône, le risque deviendrait très fort d'un transfert rapide de notre économie et de nos emplois vers l'Est européen (cf carte du dossier support page 13).

Il aurait été souhaitable que le champ du débat prenne en compte l'ensemble du Sud Est et notamment l'arc méditerranéen (et non le seul arc languedocien).

De plus, si la compétitivité du territoire Sud Est est essentielle, la solidarité interne à cet espace ne l'est pas moins. Ainsi, il convient de mettre l'accent sur l'avenir des arrières pays de la Vallée du Rhône et singulièrement en Rhône-Alpes dans les bassins d'Annonay, d'Aubenas et de la Drôme.

La vie de ces bassins est étroitement dépendante de la fonctionnalité de l'axe rhodanien, y compris pour les échanges internes au massif. Une saturation de la Vallée et de l'arc languedocien risque d'encourager les délocalisations, de dissuader l'arrivée de jeunes actifs et d'aggraver les écarts de développement.

## II – Les documents supports font ressortir un certain nombre de faits essentiels pour guider la recherche de solutions à la saturation de l'axe.

Pour le CESR Rhône-Alpes, un certain nombre de points sont fondamentaux.

### 1/ Les trafics de l'axe autoroutier A7-A9 répondent avant tout à des besoins de desserte locale et interne aux périmètres des trois régions du Sud-Est.

Contrairement aux idées reçues, les trafics à courte distance sont prépondérants : moins de 100 km en moyenne pour les véhicules légers et un peu plus de 100 km pour les poids lourds, ce qui limite fortement les capacités de report modal.

Les poids lourds captifs de l'axe sont les plus nombreux, soit par leur origine, soit par leur destination, soit par leur origine et leur destination. Pour les poids lourds étrangers notamment, les études rappelées en page 29 du dossier support montrent que deux tiers d'entre eux chargent, déchargent ou cabotent à l'intérieur des trois régions Rhône-Alpes, Provence Alpes Cote d'Azur et Languedoc-Roussillon.

## 2/ De très nombreux trafics Est- Ouest doivent emprunter un passage obliqué par l'axe Nord-Sud.

Ceci vient surcharger l'axe, et il importe de le prendre en considération beaucoup plus largement dans le débat.

## 3/ Le caractère majoritairement captif des flux de l'axe vient limiter le potentiel d'axes « alternatifs ».

Seules les pointes de trafic estival de véhicules légers ont capacité à être délestées de la Vallée du Rhône et de l'arc languedocien. Ce potentiel ne concernant que le grand transit est faible ; en moyenne annuelle, seules 13% des voitures effectuent le trajet de bout en bout entre Lyon et Aix-en-Provence (12% entre Lyon et Montpellier). Une majoration de péages sur A7 et A9 de + 50% et une diminution des péages de - 50% sur A71-A75 et A39-A51 n'aurait pour effet qu'un report de 2000 véhicules/jour en moyenne annuelle et 3000 véhicules/jour en été.

De plus, les pentes sur les itinéraires montagnards et les obligations environnementales (convention alpine) limitent le report de poids lourds sur la RN88, l'A75, la future A51.

## 4/ Une saturation de l'axe due d'abord aux véhicules légers

Les véhicules légers (à usage professionnel et touristique) représentent 80 % du trafic en moyenne annuelle (60 000 véhicules/jour sur 75 000 en 2006) et davantage en été (dossier support du débat pp28-29). Il demeure que les poids lourds ont un encombrement important et provoquent une gêne souvent forte, en particulier lors des dépassements entre eux. Et il est vrai également que les pointes de trafic poids lourds existent à certaines périodes de la journée, en semaine, atteignant alors près de 50 % du trafic total.

## 5/ Une croissance moins soutenue des flux pour les 20 prochaines années

Tous les experts sont unanimes : la demande de transport devrait augmenter de l'ordre de 50% d'ici 2025, avec une hypothèse de croissance du PIB très ralentie (+1,9% par an) ; ceci même avec un prix du baril supérieur à 100\$. Cette évolution est liée aux comportements du citoyen et du consommateur :

- le citoyen qui se déplace de plus en plus pour des raisons de loisirs (65% des motifs de déplacements en France en 2003),
- le citoyen qui habite de plus en plus loin de son lieu de travail en raison de la pression foncière ; ce qui explique que l'essentiel des flux sur A7 et A9 sont périurbains,
- le consommateur demandant des prix toujours plus bas, des références toujours plus nombreuses et immédiatement disponibles, et qui est donc à l'origine du choix du mode de transport le plus réactif.

## 6/ L'économie du Sud Est est caractérisée par une attractivité fondamentale

L'analyse du suivi de la demande touristique dans les trois régions du Sud-Est les trois premières régions touristiques de France- qui représentent le tiers du nombre de nuitées et de la consommation touristique française, 27% des emplois saisonniers ne fait que confirmer l'utilisation massive et croissante de la voiture : en Rhône-Alpes comme au plan national, la part de marché des séjours effectués en voiture est passée de 80% en 1998 à 84% en 2003 (source SOFRES – Direction du Tourisme).

Il est à noter le poids de l'offre d'hébergement en résidences secondaires dans les trois régions (40% du total national soit plus d'un million de résidences secondaires) pour lesquelles le recours à un autre mode que la route serait largement illusoire en raison de l'important volume de bagages. Le sillon rhodanien est aussi une véritable « vallée logistique » créatrice de richesses dont la pérennité dépend de la qualité de service de ses infrastructures tous modes.

### 7/ Une obligation d'économiser les énergies fossiles, dont les ressources sont comptées et dont les émissions alimentent l'effet de serre

Si les progrès techniques sur les moteurs permettent de réduire les pollutions et les émissions de CO2 plus vite que la progression du trafic (cf page 34 du dossier support), il est cependant clair que les combustibles fossiles seront insuffisants à plus ou moins brève échéance et qu'il faut préparer très rapidement l'ère de l'après pétrole.

Il est à noter qu'un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées « Démarche prospective transports en 2050 » conclut que le report modal de marchandises, qui ne peut concerner que la longue distance routière, ne diminuerait les rejets de CO2 que de 3 à 4%.

### III – Le risque de dégradation de la situation économique et sociale régionale par perte de fluidité de l'axe implique que soient prises sans délai les décisions qui s'imposent

Pour le CESR, c'est un panel de solutions qu'il convient de mettre en œuvre en valorisant l'ensemble des modes de transport – sans exclusive d'aucune sorte - sur leur créneau de pertinence, en faisant preuve de pragmatisme, d'innovation et d'expérimentation, au-delà même des seules mesures présentées dans le dossier du débat.

#### 1/ Mettre en œuvre les décisions du CIADT de décembre 2003

Le dossier support du débat, comme les éléments de réflexion communiqués par l'Etat début 2005, reposent sur le postulat que soient réalisés à l'horizon 2020/2025, les projets d'infrastructures prévus par le CIADT du 18/12/2003.

Le CESR réitère sa crainte que, par suite de la lenteur des procédures, du retard récurrent des crédits, les engagements de l'Etat ne soient pas tenus et que la situation de saturation sur l'axe rhodanien soit encore plus grave.

Il demande que les aménagements de la Vallée du Rhône soient considérés d'intérêt européen avec les financements correspondants

#### 2/ Soutenir le progrès technologique dans les moteurs et les carburants en vue d'assurer une mobilité durable

Afin de préparer très rapidement l'ère de l'après-pétrole, tout doit être mis en œuvre pour développer la recherche et le développement de ressources énergétiques alternatives : biocarburants, biomasse, hydrogène, pile à combustible, hybrides. Le CESR est appelé à revenir sur cette question dans la réponse à la saisine sur le thème « Transport et énergie ».

3/ Même si le trafic poids lourds à longue distance est minoritaire sur l'axe, il est en forte croissance, ce qui nécessite de mettre en œuvre un nouvel effort de report vers les modes massifiés ferroviaire et fluvial.

Les capacités théoriques des infrastructures déjà existantes ou prévues au CIADT de décembre 2003 autoriseraient le triplement du trafic fluvial et le doublement du fret ferroviaire, dont la part modale représente aujourd'hui respectivement 3% et 21% sur la section Valence Orange (dossier support du débat). Prioriser le report modal par la modernisation de l'infrastructure et par l'optimisation de la performance économique et du service offert au client constitue une priorité pour le CESR.

Les modes fluvial et ferroviaire représentent un atout non suffisamment mis en valeur pour contribuer au développement de l'hinterland des ports méditerranéens et notamment de Marseille Fos.

a) Le débouché maritime

Le CESR regrette que la problématique du débouché maritime ne soit pas davantage développée dans les préconisations. Massification des flux, augmentation de capacités de l'ensemble des modes, saut de qualité de service, amélioration de la chaîne logistique : sans la conjonction de l'ensemble de ces mesures, la part relative du trafic conteneur de Marseille Fos régressera encore.

b) La voie fluviale

L'aménagement de capacités supplémentaires de réparation fluviale, ou de manutention portuaire fluviale, la généralisation du travail de nuit, la formation de pilotes, l'aménagement d'équipements (adaptation de l'écluse de Rochetaillée, rescindements de berges sur la Saône, mise au grand gabarit du canal du Rhône à Sète, aménagement de couchées à mariniers) sont autant d'exemples de mesures qu'il convient de prendre à court et moyen terme pour développer le transport fluvial.

A plus long terme, pour le CESR, il est impératif d'ouvrir la Saône vers le Nord de l'Europe par une liaison à grand gabarit et de restaurer le tunnel du Rove pour rendre au système fluvial rhodanien son accès à Marseille, perdu depuis 1963. Le CESR aura l'occasion d'affiner ses propositions dans une prochaine étude. Et plusieurs d'entre elles concernent également le tourisme fluvial (cf. avis du CESR adopté le 18/04/2006).

c) Le fret ferroviaire

Le dossier du débat (p.63) souligne que « la traduction concrète des gains de productivité dans le report des poids lourds reste subordonnée à la performance des opérateurs en terme de qualité de service ». Le CESR, soucieux d'une adéquation à la demande du client, partage les mesures :

- d'exploitation du réseau existant énoncées pour obtenir une gestion plus efficace des sillons par des améliorations techniques (ex. ERTMS) ou organisationnelles (ex. maintenance, cadencement, regroupement ou allongements de trains, gestion des wagons vides par développement de l'assistance au freinage, garantie de niveaux de qualité et de fiabilité, essais de lignes fret express en rames TGV...),
- d'augmentation des capacités affichées dans le CIADT, ou non (autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan).

d) Le CESR fait observer que l'impérative nécessité de favoriser toutes les démarches de report modal ne peut faire oublier le rôle fondamental de la route.

Comme le montre le tableau ci-dessous, malgré un triplement du trafic fluvial et un doublement du trafic ferroviaire à un horizon de 20 ans, la demande de transport sur la route croîtrait encore de 30% dans l'hypothèse d'une croissance globale des trafics de + 50% à 20 ans.

Le raisonnement est identique pour les trafics voyageurs.

Ceci montre bien que la problématique d'augmentation de la capacité routière (ex. mise à 2X2 voies de la RN7) et autoroutière de l'axe ne peut être dissociée du panel des solutions à mettre en œuvre.

#### Trafics marchandises sur la section Valence-Orange

en millions de tonnes	Total	Eau	Fer	Route
2000	71,3 (100 %)	2,2 (3 %)	15,1 (21 %)	54 (76 %)
Hypothèses de croissance en 20 ans	+ 50 %	X 3	X 2	
2020	107 (100 %)	6,6 (6 %)	30,2 (28 %)	70,2 (66 %)

\* Source : dossier du débat public page 20

#### 4/ Le CESR partage la volonté d'intensification des offres TGV et TER pour les déplacements de personnes au-delà de 100km

Au-delà des mesures de gestion des sillons actuels à partager avec les trains de fret, accroître les capacités s'impose : le dossier du débat (p.67) émet l'hypothèse d'une forte intensification de l'offre TGV sur l'axe, notamment par augmentation du nombre de sillons quotidiens : ceci devrait –en théorie– permettre de doubler la capacité en voyageurs.

Il est très souhaitable pour le CESR que l'offre de services TER soit renforcée , notamment à travers l'articulation avec le TGV, la desserte des gares, la valorisation de la rive droite du Rhône

#### 5/ Les mesures concernant les déplacements sur courte distance (essentiel du trafic)

è Pour le trafic urbain et périurbain

Le CESR recommande :

- en toute première priorité, d'aménager à toutes les entrées d'agglomération des parcs-relais de très grande capacité, faciles d'accès par des pénétrantes et bien positionnés au contact des lignes forces du réseau de transport collectif et au contact de rocade routières complètes ; les trafics de transit étant dérivés par des contournements de type autoroutier,
- d'un système billettique intégré urbain-interurbain attractif pour l'utilisateur du TER,
- le développement du covoiturage, déjà utilisé par 15% des employés de certaines entreprises l'ayant incité par un plan de mobilité.

è Pour le trafic VL interurbain

Certaines expériences de régulation de vitesse en période de trafic de pointe ont permis d'améliorer la fluidité. Le CESR demande que ceci soit poursuivi.

Le CESR s'oppose par contre aux mesures de régulation des accès locaux aux autoroutes (fermeture temporaire de certains échangeurs) ou de modulation des tarifs de péage, frappant les riverains utilisateurs très majoritaires de l'autoroute et qui cumuleraient les handicaps des encombrements et du surcoût de leurs déplacements.

## 6/ Innover

Au-delà des mesures préconisées et citées plus haut, le CESR exprime toute l'importance qu'il accorde à certaines mesures innovantes qui, même si elles sont susceptibles d'avoir un effet limité auront pour premier mérite de faire évoluer les comportements des usagers. Ceci permettra progressivement de recourir moins systématiquement au mode routier. A titre d'exemple, pour un meilleur fonctionnement du réseau existant, il serait opportun :

- d'expérimenter le ferroutage de véhicules de tourisme, notamment lors des pointes de vacances,
- d'inciter, notamment par réductions tarifaires, les formules train + auto de location,
- de faire évoluer la législation relative à la circulation des poids lourds.

## Pour conclure

Dans une perspective de développement durable, le CESR insiste sur la nécessité de concilier l'environnement, l'économie et le social.

Le CESR demande de privilégier toute action, programme ou infrastructure qui permette de répondre aux besoins de déplacements et de s'affranchir des émissions de CO<sub>2</sub> (transports ferré ou fluvial, TER, transports en commun,...).

Dans l'hypothèse où l'ensemble des dispositions reconnues largement concevables en ce sens, à des conditions économiques, environnementales et sociales acceptables, après la mise en œuvre effective des solutions de report modal préconisées dans le rapport, ne suffiraient pas à assurer la fluidité du trafic, et où la création d'une infrastructure routière nouvelle devrait être envisagée : le CESR demande alors, vu la nécessaire maîtrise des rejets de CO<sub>2</sub>, que l'inscription d'un tel projet soit accompagné d'un engagement ferme, pérenne et effectif de l'Etat à soutenir activement les programmes de R&D sur les modes de propulsion alternatifs (véhicules électriques, pile à hydrogène embarquée,...) non émetteurs de GES, ainsi que sur les technologies de séquestration du carbone.

Le CESR souligne l'impératif de prendre en considération les potentialités du développement économique et social.

A cet effet, l'importance du trafic captif de l'axe révèle bien le poids économique et démographique de cet espace dont le développement économique endogène doit être préservé.

Le nombre de pôles de compétitivité recensés, le poids de certains grands secteurs tels que le nucléaire, la diversité des produits agricoles, la richesse touristique, l'atout logistique... sont autant de domaines d'excellence qui dépendent de la fluidité et de la qualité de service de cet axe, tous modes confondus.

Pour le CESR Rhône-Alpes, les non décisions et les manques d'anticipation pour éviter la thrombose sont dramatiques au vu de leurs conséquences sur le développement économique et l'emploi. Les conséquences sont encore plus graves pour les bassins d'emploi situés dans l'arrière-pays de la Vallée ; ces bassins se trouvant alors les premiers concernés par d'éventuelles délocalisations et menacés de déclin.

L'absence de décision a aussi un coût. Rhône-Alpes, mais aussi la France et l'Europe, ont besoin d'un axe multimodal Nord-Sud performant reliant le bassin méditerranéen à l'ensemble de l'Europe, au risque de devoir subir une marginalisation au profit des grands corridors Nord-Sud du centre de l'Europe.

# DECLARATIONS DES GROUPES

## INTERVENTION DE M. BUSSEUIL, du collège 1

Monsieur le président,  
Chers collègues,

J'interviens au nom du collège 1 « entreprises » mais également en tant qu'acteur du transport sur la Vallée du Rhône puisque la CCI de la Drôme gère un port de commerce et vient de mettre en place une base conteneurs.

Malgré les interventions de collègues en commission 5 et les efforts du Président Roch, rapporteur, nous estimons que l'avis du CESR ne met pas assez l'accent sur les conséquences négatives pour l'économie de la vallée du Rhône et donc l'emploi, si rien n'est fait pour accroître la capacité des axes routiers et autoroutiers parallèlement au développement des autres modes de transport.

Nous devenons progressivement une zone à éviter par les touristes, alors que comme l'a souligné Jean Charles Simiand en commission, le secteur du tourisme est un secteur créateur de richesses, essentiel pour Rhône-Alpes qui est la deuxième et troisième région de France la plus importante derrière PACA pour le nombre de nuitées et la consommation touristique.

80,7% des touristes utilisaient la voiture pour se rendre en Rhône Alpes en 1998. Ils sont 83,8% à utiliser ce mode de déplacement en 2003.

Sans amélioration de la fluidité routière, nous allons perdre des investisseurs et demain être confrontés à des délocalisations. Enfin, un certain nombre de territoires, notamment ardéchois, vont connaître une perte d'attractivité démographique et économique. Ceci doit être clairement dit.

Il est bien sûr confortable de n'exprimer dans cette assemblée que des demandes de meilleure qualité de vie, qualité environnementale, et par voie de conséquence, s'opposer à la création d'infrastructures nouvelles quelles qu'elles soient.

Nous pensons en revanche que le maintien et la création d'emplois pour nos générations de demain est la priorité ; ce qui ne veut pas dire pour autant qu'on peut réaliser des infrastructures au mépris de la qualité environnementale et des propriétaires fonciers.

La vallée du Rhône tire son développement depuis le Moyen-âge de sa situation de voie de passage. Il faut continuer à valoriser cette caractéristique, au risque d'être marginalisés au profit des grands corridors Nord-Sud au centre de l'Europe qui relient les ports de la mer du Nord à la Méditerranée via les tunnels de base en cours de modernisation ou de construction :

LÖTSCHBERG-SIMPLON ouvert en 2007, SAINT GOTHARD en 2016, BRENNER en 2025. Voici la vision des entreprises.

Encore faut-il rajouter que redonner des capacités au mode routier ne veut pas dire continuer à délaissé les autres modes pour les marchandises.

Je l'ai déjà dit : à Valence, nous le mettons en œuvre sur le plan fluvial, et non sans difficultés compte tenu des évolutions de Marseille – Fos. Près de 66% des marchandises destinées à la France sont importées par les ports étrangers et la part relative de Marseille – Fos en trafic conteneurs baisse chaque année.

Remonter la part du trafic fluvial sur le fleuve passe aussi par le retour à la paix sociale dans les ports français.

Par rapport à 2004, le trafic conteneurs en 2005 a cru de 11% à Rotterdam, 9% à Anvers, 8% à Barcelone et régressé de 1,7% à Marseille (source Direction générale de la Mer et des Transports). La croissance du trafic fluvial que chacun souhaite dépend d'une nouvelle dynamique de nos ports maritimes.

Nous souhaitons également un nouvel essor du mode ferroviaire qui connaît la régression depuis plus d'une décennie. Le fret ferroviaire peut être hautement compétitif sur le créneau spécifique de la longue distance.

C'est un créneau étroit, absolument pas à la dimension de la saturation autoroutière de la Vallée du Rhône, mais un créneau en plein développement, extrêmement utile pour nos entreprises. Sur ce créneau, le camion ne devrait pas avoir sa place.

Depuis la libéralisation du fret ferroviaire en Europe, l'arrivée de nouveaux acteurs ferroviaires a fait bondir les trafics entre 1995 et 2004 de +70% en tonnes – kilomètres au Royaume-Uni, +67% aux Pays-Bas, +36% en Autriche, +24% en Allemagne.

En France, la part modale a encore régressé pendant cette période.

Voici les faits. Au-delà des vœux pieux, il faut donc passer à l'acte.

Les entreprises ont besoin, je le répète, de tous les modes de transport. Sans modernisation ou construction nouvelle d'infrastructures, et sans qualité de service retrouvée pour tous les modes, elles seront contraintes, pour les plus concurrentées, à trouver ailleurs le chemin d'une nouvelle compétitivité.

Elles veulent souligner à travers ce débat public, les enjeux de modernisation des infrastructures de l'axe et d'amélioration de leur qualité de service, tous modes confondus, j'insiste bien.

Sans réponse positive des Pouvoirs Publics, on pourra leur reprocher de contribuer au déclin économique de cet espace, qui inéluctablement se trouvera marginalisé par rapport à une Europe dont la dynamique se déplace vers l'Est.

Je vous remercie de votre attention.

## INTERVENTION DE M. LAMBERT, du collège 1

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

J'interviens en tant que représentant de l'Alliance logistique et donc des professions et des activités du transport et de la logistique. Avec le débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, il s'agit de répondre aux besoins de la mobilité et donc des déplacements, que ce soient des hommes ou des marchandises, dans les années présentes et dans le futur, tout en assurant l'équilibre et l'accessibilité des territoires ainsi que la prise en compte des questions environnementales. Volontairement, je n'aborderai pas ici les enjeux de politique énergétique, la raréfaction du pétrole, et la question des gaz à effet de serre... Ces réflexions sont bien sûr fondamentales et incontournables pour les futures générations mais elles s'inscrivent dans un débat considérablement plus large.

### Un constat préalable :

La Vallée du Rhône est le couloir naturel et historique de transit européen Nord-Sud ; c'est aussi et surtout un espace de vie dynamique sur les plans économique et démographique. Et si l'on constate aujourd'hui un certain degré de saturation à certaines périodes de l'année (100.000 véhicules/jour dont 85000 VL et 15000 PL), il faut se rendre compte qu'en 2020 les axes A7/A9 seront dans une totale saturation toute l'année.

Sans être simpliste, nous croyons pouvoir résumer la question qui est posée dans ce débat pour ce qui concerne le fret de la manière suivante :

- Pourquoi logisticiens et transporteurs font-ils circuler de plus en plus de poids lourds, en particulier sur A7 et A9 ?
- Est-ce vraiment nécessaire ? Ne pourrait-on pas faire autrement ?
- Pourquoi avons-nous besoin de toujours plus de transport et notamment de transport routier ?

### Quelques réflexions en réponse à ces questions :

#### 1) Transport et mobilité.

On ne peut que constater et le besoin de mobilité et l'accroissement de cette mobilité, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le développement de la mobilité et en particulier celle du fret correspond au dynamisme économique de notre région, à nos modes de production, à nos modes de consommation et enfin à nos comportements.

#### 2) Transport / développement économique | mondialisation.

L'internationalisation de l'économie s'accélère et les échanges se réalisent à l'échelon mondial. On assiste à une spécialisation des unités de production au niveau européen et à des délocalisations massives d'activités industrielles.

Nous parlons beaucoup de transport routier, mais les modes de transport qui augmentent le plus sont l'aérien et le maritime, en particulier sous la forme de la « conteneurisation ». Ces conteneurs qui arrivent à Marseille, Gênes ou à Barcelone - quand ce n'est pas sur les ports de l'Europe du Nord - il faut bien les acheminer ensuite sur les axes rhodanien et languedocien. Il y a tout lieu de penser que ce mouvement de mondialisation va se poursuivre dans les prochaines années, avec un impact énorme sur les flux de transport terrestres, en particulier sur la vallée du Rhône qui est une artère vitale.

#### 3) La logistique, industrie de demain.

L'accueil de grands entrepôts européens est une véritable spécificité de notre région et c'est une chance importante de développement économique. On effectue dans ces entrepôts de plus en plus d'opérations semi industrielles ( finition de produits, assemblage, contrôle qualité etc.). Celle activité crée aujourd'hui de nombreux emplois ne générant d'ailleurs pas forcément, il faut le noter, plus de trafics routiers que bien des grandes usines « traditionnelles ». La logistique est un facteur d'attractivité et de dynamisme économique et des infrastructures de qualité sont bien les outils nécessaires à son développement.

#### 4) Le rôle du logisticien et surtout du transporteur.

Le transporteur est à la disposition du chargeur. Il ne crée pas d'activités il les déplace. C'est bien le consommateur (au sens large) qui est à l'origine des choix de modes de transport. Le consommateur exige une disponibilité rapide et sans retard des nombreux produits qu'il veut consommer.

C'est un paradoxe, mais le consommateur exige bien souvent ce que le citoyen refuse. On nous demande de transporter toujours plus vite, de livrer plus rapidement:

- c'est un phénomène de société,
- c'est même un problème de comportement.

Vous me direz, si le transport de fret se développe et doit continuer à le faire, ne peut-on pas au moins l'orienter massivement vers les modes ferroviaires et fluviaux, a priori plus respectueux de l'environnement ?

Il faut savoir que les logisticiens recherchent de plus en plus, pour des raisons de coût notamment, à utiliser les modes dits alternatifs à la route. Les professionnels de la logistique souhaitent s'appuyer sur un ensemble de modes performants et pas uniquement sur la route. La logistique par nature n'est pas attachée à un mode de transport.

Pour ne prendre qu'un exemple, les commissionnaires, les organisateurs de transport se félicitent lorsqu'ils peuvent proposer un véritable choix modal à leurs clients pour le transport de conteneurs sur l'axe rhodanien.

Les marges de progrès pour le ferroviaire - sous des formes classiques ou sous forme d'autoroute ferroviaire — et pour le fluvial sont importantes. Le trafic fluvial a augmenté de 16 % par rapport à 2004 – ce qui est important. Pour ne parler que de ce dernier mode, trop longtemps laissé à l'abandon, il est symptomatique de voir que le trafic sur l'axe Saône-Rhône a plus que doublé en 10 ans, avec une forte augmentation sur les dernières années. Cette croissance est essentiellement due aux trafics vracs ou semi conditionnés mais il est à noter que le trafic conteneurs, quasi inexistant il y a quelques années, croît fortement. De nouvelles filières d'activités peuvent être touchées demain par le fluvial. Et on peut noter que les infrastructures portuaires sont à même de faire face à un triplement du trafic sans investissement lourd.

Mais pour de nombreux transports, notamment de distribution, il faut être conscient que seule la route peut apporter un service adapté, compte tenu de la taille des lots à transporter et de la distance à parcourir. On ne peut pas utiliser rationnellement le train ou le bateau pour de courts trajets ou de faibles charges.

La taille des lots que nous avons à acheminer est de plus en plus petite. Depuis les années 1995, la parcellisation des envois n'a cessé de se développer. Dans la messagerie, cela s'est traduit par un recul de la palette au profit du colis et dans le lot par le développement d'expéditions sur la base de la palette.

Les distances à parcourir sont également souvent faibles. Pour ne parler que des axes qui nous intéressent, les études montrent que plus de la moitié des trajets poids lourds sur A7-A9 font moins de 100 km et que la longueur moyenne de trajet pour un poids lourd est seulement de 128 km. Les chiffres mis en évidence par le document de consultation du débat, page 25, en séparant A7 et A9 sont encore plus faibles.

Nous avons l'absolue certitude qu'un fort développement du fluvial et du ferroviaire — qui je le répète est nécessaire — ne permettra pas de réduire le trafic de poids lourds mais simplement de limiter sa croissance.

Si le trafic de transport routier de marchandises doit rester à un haut niveau de trafic et même se développer, vous pouvez me poser la question de savoir s'il ne peut pas passer ailleurs que sur l'A9 et l'A7.

Il faut être conscient que l'essentiel du trafic rhodanien est un trafic captif, qui est dans nos régions parce qu'il correspond à une livraison ou un chargement à effectuer. J'ai d'ailleurs déjà donné la réponse en évoquant la distance moyenne parcourue par les poids lourds.

On m'objecte souvent que beaucoup des poids lourds qui sont sur nos autoroutes sont des poids lourds étrangers. Il ne faut pas oublier que nous sommes aujourd'hui dans un marché du transport routier libéralisé en Europe.

Le camion espagnol que l'on croise dans la vallée du Rhône n'effectue pas forcément un trajet Barcelone-Allemagne; il peut très bien être en train d'assurer un service Barcelone-Lyon ou même Marseille-Lyon.

Le grand transit est important sur A7 et A9 mais il ne représente pas loin s'en faut la majorité des trafics.

L'A75 par le Massif Central et l'A51 Grenoble-Sisteron — quand elle sera enfin réalisée - participera à donner de la souplesse à notre système de transport du Sud-Est. On peut bien sûr réfléchir à des mesures qui encouragent leur utilisation mais pour ce qui concerne le fret — et je crois pouvoir dire les voyageurs en dehors des grandes journées de migration touristiques - elles ne sont pas une réponse déterminante à l'accroissement des trafics.

#### En conclusion :

Le monde professionnel de la logistique n'a pas la prétention de donner une réponse complète au problème complexe qui est posé mais nous sommes sûrs d'une chose c'est qu'il faudra à l'avenir développer de manière concomitante les différents modes de transport:

- en gérant mieux l'existant,
- dans certains cas en incitant au report modal,
- en encourageant les changements de comportements,
- mais également en créant de nouvelles infrastructures.

Il y a vraiment des évolutions possibles dans le cadre du report modal et l'accroissement des échanges ne doit pas se porter sur le tout routier.

Mais attention aux « incantations » trop idéalistes quand on parle du report des PL sur le ferroviaire ou le fluvial, Il faut tenir compte au moins des deux facteurs économiques que j'ai évoqués celui des distances à parcourir pour les livraisons et celui de la parcellisation des envois.

Oui au report modal mais il n'empêchera pas le développement du trafic poids lourd (sans oublier celui des VL qui est 4 fois plus important) et donc la création de nouvelles infrastructures routières.

Le pire ce serait l'immobilisme.

Il faut envisager des mesures à court terme, moyen terme et à long terme mais si rien n'est fait face à l'augmentation des trafics de fret (40 à 50% attendus sur les 20 prochaines années), nous nous préparons à l'évidence des lendemains très difficiles, avec des répercussions que je pourrais qualifier de dramatiques sur le développement économique et l'emploi.

INTERVENTION DE M. MAZZA, du collège 1

Monsieur le président,  
Chers collègues,

Je voudrais en tant que représentant des entreprises, compléter les propos du Président BUSSEUIL et réitérer la position des entreprises dans ce débat dont les réunions publiques ne reflètent que peu leurs préoccupations.

Les rejets de gaz à effet de serre font peser sur notre climat des incertitudes qui doivent inciter à de nouveaux comportements. Les transports étant le premier secteur émetteur de CO<sup>2</sup>, il est légitime que cette problématique soit systématiquement évoquée.

Encore faut-il la relativiser dans la mesure où le transfert modal de trafic routier vers le fer ou le fleuve ne peut concerner que le trafic longue distance qui ne représente selon le Conseil Général des Ponts et Chaussées que 10% des marchandises transportées. L'économie potentielle de CO<sup>2</sup> rejeté ne représenterait donc que 3% environ des rejets totaux en France.

Ainsi, sommes-nous confrontés à la remise en cause de notre fonctionnement de société qui nécessite notamment :

- de mieux faire fonctionner les modes alternatifs à la route,
- de changer le comportement des consommateurs, qui en exigeant des prix au plus bas dans des délais au plus court, privilégient implicitement le mode routier qui est le plus réactif,
- de multiplier les recherches, pour aboutir au plus vite à un mode de propulsion routier propre.

Ceci étant posé, il faut souligner que la problématique de rejet de CO<sup>2</sup> via les moteurs à explosion est une problématique à 20 ou 30 ans, car leur utilisation est liée à la disponibilité de pétrole à un coût économique raisonnable, alors que le débat qui est ouvert porte sur un avenir beaucoup plus large puisqu'il s'agit de la fonctionnalité du couloir rhodanien et de l'avenir économique que nous voulons donner aux bassins versants de ce couloir, notamment l'Ardèche et la Loire dont le développement repose sur une liaison de qualité avec un couloir rhodanien fluide.

Je rappelle que les enquêtes montrent que la qualité des infrastructures de transport liées à la proximité de foyers de consommation est toujours le premier critère d'implantation des entreprises.

Il suffit d'observer l'essor des activités logistiques dans la vallée.  
La part modale de la route voisine encore longtemps les 80%.

Les solutions de développement des modes alternatifs (eau et fer) ne pourront pas suffire à absorber la croissance des déplacements que prévoient unanimement tous les experts.

Il faut donc être réaliste et prévoir l'augmentation de la capacité autoroutière de l'axe en mettant en œuvre au plus vite les études nécessaires pour préciser les options possibles respectant au mieux l'environnement.

Sans vouloir me prononcer pour une solution précise, je rappelle que les autoroutes A7/A9 ne sont plus au standard de respect de l'environnement et que leur modernisation à l'occasion d'un élargissement permettrait notamment d'empêcher des matières liquides accidentellement répandues sur la chaussée, de se disperser dans l'environnement.

Autre observation :

Chacun s'attache à souligner la responsabilité des poids lourds dans la saturation de la vallée du Rhône. A certaines heures, ceci est réel, mais les PL circulent aussi la nuit quand le trafic VL est très faible.

Si des mesures de régulation sont certainement acceptables dans des situations précises, force est de constater que les solutions proposées pour réduire le trafic des VL sont très rares.

Chacun voit son confort ou la nécessité de se déplacer pour convenances professionnelles ou personnelles et ceci est bien normal. Dans cette perspective d'augmentation du déplacement des particuliers, c'est donc bien la recherche pour préparer l'ère de l'après-pétrole qui est la priorité absolue.

Pour terminer, j'émet le vœu que ce débat public soit recentré sur ce pourquoi il a été institué : il s'agit de répondre à la saturation de notre axe autoroutier qui va encore être plus sollicité dans les années à venir, ce qui va très fortement pénaliser l'économie régionale et l'emploi.

Les entreprises refusent cette perspective. Renforçons au contraire notre axe pour conserver notre attractivité, surtout au moment où les flux entre l'Europe Centrale et l'Italie via le Brenner et le Saint Gothard connaissent un développement sans précédent.

Je vous remercie de votre attention.

---

---

INTERVENTION DE M. BERRUET, collègue I, au nom de l'UPA

Monsieur le président,  
Chers collègues,

Au nom des entreprises artisanales de notre Région, l'UPA Rhône-Alpes entend marquer son soutien total au présent rapport du CESR sur la politique des Transports dans la Vallée du Rhône et de l'Arc languedocien.

En effet, nos entreprises, notre secteur sont particulièrement sensibles et concernés par ce sujet à deux titres principaux :

Tout d'abord en tant que producteur de services de proximité aux particuliers comme aux entreprises, l'Artisanat est bien placé pour mesurer au quotidien à quel point la capacité de se déplacer peut être un élément déterminant de la vitalité économique et sociale d'un territoire. Nos entreprises de services à la personne, comme nos commerces de détail alimentaires sont tributaires de la qualité de ces flux.

Ensuite, en tant qu'utilisatrices elles-mêmes des axes routiers, pour nombre de leurs activités, les entreprises de notre secteur sont également particulièrement concernées par la qualité des déplacements de courte distance.

Nous pensons notamment aux activités de rénovation du bâtiment pour lesquelles la fluidité du trafic urbain ou périurbain s'avère essentielle.

A ce sujet, nous rajouterons aux mesures concernant les déplacements sur courte distance, le souhait de voir prises en compte les facilités de stationnement comme de déplacement pour les professionnels dans les centres urbains.

Nous sommes également persuadés que l'avenir des arrières pays de la Vallée du Rhône est totalement lié aux décisions qui seront prises en terme de fonctionnalité de l'axe rhodanien et nous pensons particulièrement aux très nombreuses petites entreprises installées sur ces territoires dont l'attractivité touristique risque d'être annihilée par les problèmes de déplacement qui nous préoccupent.

C'est pourquoi, l'UPA s'associe totalement à ce rapport et considère que toutes les mesures envisagées pour faciliter la fluidité du trafic y compris urbain et périurbain nécessitent d'être mises en oeuvre en urgence afin d'éviter l'asphyxie de certains territoires ou le rejet de certaines zones par les citoyens comme par les entreprises.

---

INTERVENTION DE M. CATELAN, de la CFDT

Monsieur le président,  
Chers collègues,

Comme cela s'est produit très souvent ces temps derniers, notre CESR est appelé à se prononcer dans un délai très court sur le débat public concernant la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Cette fois-ci le programme de travail prévu par le bureau de la commission 5 avait organisé notre réflexion pour une expression du CESR plus tardive. Plusieurs membres nous ayant fait remarquer, à juste raison, que nous allions encore nous exprimer après le débat du Conseil régional, nous avons donc accéléré le processus pour pouvoir éclairer nos élus avant leur vote. Or, nous apprenons ces jours-ci que le rapport du Conseil est déjà prêt et que nous nous sommes obligés à travailler dans des conditions difficiles pour peu de choses.

Quand allons-nous enfin travailler correctement et éclairer en temps utile la réflexion de nos élus ?

Comme pour l'avis sur l'autoroute Grenoble-Sisteron, les présidents des CESR concernés (Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon) ont réussi à mettre au point une expression commune sur ce sujet qui laisse suffisamment d'espace pour que chacun puisse développer sa propre conception.

Si l'été dernier, nous avons réussi une expression de deux CESR, il faut saluer ici la performance de l'avoir réussi à trois, en tenant compte de toutes les spécificités et en affirmant ensemble que les liaisons Est-Ouest peuvent se faire par le littoral pour les relations Espagne/Italie mais aussi plus au Nord pour les relations Atlantique/Europe de l'Est ;

La déclaration affirme aussi qu'il ne faut pas se contenter d'un discours théologique sur la notion de report modal mais qu'il faut lui donner un contenu concret.

Quelques mots à présent sur le document qui nous a été soumis. Lorsqu'il nous a été présenté, on nous a expliqué que la partie la plus importante du document était le tableau de synthèse des mesures proposées. Nous regrettons, pour notre part, que ce tableau soit resté beaucoup trop général dans ses préconisations et qu'il n'ait pas proposé :

- la possibilité de développer des relations TER rive gauche/rive droite autour de Valence, par exemple La Voulte/Romans, afin de permettre des accès rapides et fiables à la gare de Valence TGV ;
- la possibilité d'ouverture d'une gare TGV au Sud de notre région (à proximité d'Allan) qui permettrait de déplacer du trafic voyageur estival (le succès actuel de la gare d'Aix TGV devrait lever des hypothèses) ;

- la possibilité de développer le trafic fret ferroviaire en utilisant les sillons libérés sur les lignes existantes par la mise en service du TGV Med ;
- le développement des ports fluviaux le long du Rhône pour inciter les entreprises à reporter leur trafic vers le fleuve ;
- le souhait de voir les constructeurs de poids lourds développer les véhicules hybrides et nous pensons que la Région Rhône-Alpes a un rôle de tout premier plan à jouer dans ce domaine.

En ce qui concerne l'avis sur lequel nous avons à nous prononcer, la CFDT approuve l'analyse faite dans le préambule pour situer les enjeux. Nous tenons notamment à ce que le rapport fasse bien apparaître la nécessité :

- du développement des outils transport,
- de la prise en compte des aspects environnementaux.

De plus, nous soulignons la nécessité de prendre en compte les questions soulevées par plusieurs commissions.

Malgré ses insuffisances dues notamment aux conditions dans lesquelles cet avis a été rédigé, la délégation CFDT le votera.

#### INTERVENTION DE M. GIRAUD, de la CGT

Je voudrais d'abord traiter de la déclaration commune des trois présidents qui vient d'être lue. C'est donc à eux que je m'adresse et je ferai parvenir aux CESR PACA et Languedoc-Roussillon mon intervention.

J'aborderai ensuite le texte du CESR Rhône-Alpes qui a pour objet premier de contribuer à la décision de l'assemblée régionale qui va se tenir très prochainement sur le sujet.

Je veux d'abord souligner l'intérêt d'une démarche commune de nos trois CESR, même si je ne fais pas mienne la totalité de la déclaration commune des présidents.

Messieurs les présidents, votre déclaration me semble très pertinente quand elle pointe dans son enjeu la nécessité de donner un contenu concret à la notion de report modal et de valoriser chaque mode sur son créneau de pertinence.

Or, jusqu'à aujourd'hui, la pertinence d'un mode de transport par rapport à un autre est fixée par son coût au client ou à l'utilisateur. Toutes les volontés politiques ont été mises en échec par le diktat du moins disant. On peut et on doit sortir de cette approche matérialiste et suicidaire. Aujourd'hui une prise de conscience que l'on devra faire autrement se fait jour ; merci de l'appuyer, mais c'est surtout encore une fois en terme de concurrence de coût entre modes que les lignes bougent le plus et devraient fortement bouger encore. Malgré les énormes moins disants sociaux en cours, un chauffeur roumain a TROIS CENTS euros par mois sur les routes de France ! Malgré le faramineux report sur le contribuable des coûts externes de la route estimés à l'année à 650 millions d'euros pour l'Europe des 15, la route, de par la hausse constante rapide et inéluctable du prix du pétrole, devient de moins en moins compétitive. Or, elle échappe encore à la taxe du CO2 mais ne pourra y échapper longtemps. Pas plus qu'elle ne pourra continuer à contourner la législation sociale y compris la directive BOLKESTEIN remaniée par le Parlement.

On peut dire que sa pertinence se réduit à des utilisations routières, (quelques dizaines de kms) et n'est plus autoroutière (parcours de plusieurs centaines de kms).

Messieurs les présidents, nous partageons votre appréciation dans l'enjeu 3 ; je vous cite :

Ne pas apporter de réponses concrètes appropriées (en gras dans votre texte) aux demandes de transports et de mobilités qui s'expriment, ne pas chercher à anticiper les effets prévisibles de saturation des axes et de congestion des trafics (j'aurais ajouté pour ma part « et des évolutions économiques en cours ») ne serait pas seulement faire preuve d'égoïsme ou d'inconséquence. Ce serait entrer dans une logique de déni du réel, peu compatible avec l'esprit de responsabilité qui doit guider l'action publique.

J'apporte mon entier soutien à votre propos mais y mettons-nous le même sens ? Ne vous semble-t-il pas que vous ayez manqué de sagacité ou tout du moins de clairvoyance dans l'enjeu 2 où vous évoquez la saturation des axes autoroutiers et la nécessité d'y remédier ? Implicitement, vous en appelez à la construction de nouvelles voies sur l'A7 et l'A9 !

Ce manque à mes yeux de discernement, ne serait-il pas dû au fait que vous ne preniez pas en compte dans votre déclaration les accords de KYOTO visant à lutter contre le réchauffement de la planète ? Comment vous situez-vous par rapport à cette question ?

N'y a-t-il pas déni du réel, que vous dénoncez justement plus loin à ne pas avoir analysé le fait que la route dépend à 100% de l'utilisation du pétrole et que la priorité n'est pas de dépenser à faire des autoroutes en plus alors que le fleuve et le fer sont sous-utilisés et beaucoup moins énergétiques.

Notons que globalement 98% du transport utilise le pétrole, que les 2% qui restent sont de l'énergie électrique issue du nucléaire et de l'hydraulique, bientôt avec un peu d'éolien ; cela nous permet de transporter 100 milliards de kms voyageurs et 120 millions de tonnes de fret. Si ce n'est pas là de l'efficacité qu'est ce que c'est ?

Pour la pérennité même des autoroutes et de la route, il faut utiliser tout notre savoir, notre travail et notre argent à nous désengager de l'utilisation du pétrole dans le transport et notamment le transport routier qui dépend à 100% du pétrole.

Il faut faire pour le transport ce que nous avons fait pour l'électricité, il y a 30 ans : construire une voire plusieurs filières énergétiques de substitution et notamment la filière hydrogène, ce qui implique une forte production d'électricité, en France, mais aussi la filière agricole des bio carburants.

Et à ceux qui veulent toujours plus d'autoroutes, demandons leur ce qu'il pensent y mettre dessus, si, qu'à Dieu ne plaise, le pétrole devient brutalement inaccessible ce qui peut arriver dès demain matin par une simple et désastreuse décision politique qui nous échappe. Et le pétrole de toute façon à plus longue échéance se raréfiera. Ne faisons pas comme si on ne le savait pas. L'esprit de responsabilité qui doit guider l'action publique, je reprends vos propos, ne peut vous conduire à dire investissons dans des autoroutes et des tunnels routiers sans avoir au préalable pris des mesures et trouvé les solutions nous dotant d'autres systèmes de propulsion routiers que ceux dépendant du pétrole. Sans vous avoir posé le problème de la pertinence présente et à venir de ce mode, vous vous fourvoyez !

Or, cela prendra du temps ; les innovations technologiques nécessaires à la sortie du pétrole. Voyons ce que l'on peut tout de suite faire sans erreur lourde pour sortir de la route le maximum de transports. C'est ce que fait le reste de l'Europe, en limitant l'usage des camions et des véhicules légers. N'ayons pas une guerre de retard.

La CGT des trois Régions a fait des propositions communes ; je les tiens à votre disposition.

Notre rôle ici au CESR est bien d'anticiper et de préconiser des solutions novatrices. Qu'est ce qu'il y a de novateur de préconiser des autoroutes qui tuent et polluent et utilisent une énergie en voie de renchérissement et de raréfaction ? Encore auriez-vous accolé le mot route ou type autoroutier en vue de faire sauter les bouchons autour et dans l'accès des villes ; nous vous aurions suivi en marquant fortement les limites de l'exercice, mais non : ce sont des autoroutes qui vous sont demandées alors vous en restez là ! C'est court.

Enfin, je tiens à dire l'accord de notre groupe sur la prise en compte de l'arc méditerranéen plutôt que languedocien qui est très réducteur.

J'en viens au texte de Rhône-Alpes marqué au départ du manque de perspicacité que je viens de dénoncer.

La commission a beaucoup contribué à le rendre plus acceptable sans le rendre à nos yeux parfait quand bien même l'ensemble de nos amendements serait pris en compte.

Toutefois ce texte est plein d'enseignements et offre à plus d'un titre des pistes à creuser.

Débouchés maritimes, voie fluviale, fret ferroviaire, développement du transport en commun ...autant de pistes que la CGT met en avant depuis longtemps.

Mais plus intéressant encore, et sous une forme antonyme, est le point D avec tableau à l'appui (page 7) qui tente de démontrer le rôle fondamental de la route et qui en fait, de par les projections, montrent qu'il n'y a pas de réelles solutions dans la fuite en avant dans le transport routier et le transport en général, même si nous n'avions pas l'épée de Damoclès du pétrole sur la tête.

Ce que ne dit pas assez fortement notre rapport :

- les solutions sont à rechercher dans une modification fondamentale de nos modes de production et de vie.
- cela passe par l'intégration des coûts externes du transport routier dans une taxe sur les prestations applicables sur tout le réseau français et européen sur le modèle de la RPLP Suisse (4,6 milliards d'euros par an pour la France).
- la réduction de la demande de transport par le développement de l'économie de proximité.

Avant de terminer je voudrais évoquer le riche débat de la commission 5 où sur bien des sujets (dont celui-là) se sont retrouvés des collègues de toutes les catégories dans un débat animé constructif, mais respectueux de chacun. A la lecture du texte (haut de la page 5) j'ai posé la question à mes collègues de connaître le nom ne serait ce d'un seul consommateur rhônalpin qui serait demandeur que son pot de yaourt aux fraises Danone ait fait au moins 5.000 kms avant d'arriver dans son assiette, ce qui est le cas actuellement. Personne ne m'ayant répondu, je la pose en plénière .... Pas de suggestions ?

Et bien, je viens d'avoir un nom : je vous le livre mais il n'est pas de Rhône-Alpes : Zinedine Zidane, futur jeune retraité, grassement embauché par M. DANONE. Alors qu'il aurait fait avec compétence et à moindre coup un très bon prof de gym.

Or, je vous l'avoue, j'avais soupçonné notre collègue LAMBERT, collègue 1, d'avoir fait écrire (page 5) que le consommateur est à l'origine du choix des modes de transport. Si c'est le cas, il ne faut pas lui en vouloir, il ne fait que reproduire ce qu'a compris Henri Ford au tout début du XXème siècle que le problème du capitalisme ce n'est pas la production, mais la consommation. Pour le capitalisme, il faut rendre insatiable le désir du yaourt aux fraises, même le 23 décembre, et c'est pour occuper le temps de cerveau disponible du consommateur que M. DANONE a embauché Zizou. Imaginons que notre désir pour ce yaourt (ou pour le 4/4) vienne à disparaître ! Quel malheur économique ce serait !

Ma conclusion sera brève et s'adresse autant aux socioéconomiques qu'aux politiques. Il faut que nous nous battions contre l'exploitation éhontée et sans vergogne du temps de cerveau disponible.

La dénonciation ne suffira pas.

Ensemble il faut penser, et bâtir un nouveau modèle industriel si nous voulons surmonter les défis qui sont devant nous, ceci pour nos enfants et petits enfants.

Malgré ses insuffisances et sous réserve du sort qui sera réservé à nos amendements (CGT-UNSA-FO) nous voterons le projet sans le confondre avec la déclaration commune des trois présidents.

---

## INTERVENTION DE M. BLACHON, FO

Monsieur le Président,  
Chers collègues,

A plusieurs reprises, depuis de nombreuses années, le groupe FO souligne lors des différents débats sur les infrastructures combien l'approche «globale» est nécessaire sur les transports et les infrastructures. Approche nécessaire ô combien. La Cour des Comptes relevait en 1992 que « Si la relation de cause à effet entre infrastructure routière et développement économique est toujours invoquée, elle n'est pas clairement établie ni vérifiée, après réalisation». Aucune réponse n'a été apportée depuis et pas encore dans le débat en cours.

Il y a un peu plus d'un an, lors du premier débat sur « les éléments de réflexion pour un dialogue sur la politique des transports Vallée du Rhône, Arc Languedocien », nous posions les questions suivantes : Où en est-on de celle-ci dans les projets qui nous sont soumis ? Quelle valeur donner à une procédure de débat public qui débat opération par opération — nous allions dire morceau par morceau — et qui, malgré l'apparence de la démocratie, donne l'impression que tout est déjà ficelé ?»

La seringue que nous dénonçons alors, est en marche. Tout fonctionne avec une logique implacable. L'argumentation est toujours bien bâtie, les chiffres sont soi-disant inexorables, le scénario se veut volontariste pour au bout du bout dégager LA SOLUTION MAGIQUE. Le problème n'est pas l'organisation générale des transports mais traiter le problème du «goulet d'étranglement» Vallée du Rhône - Arc Languedocien, comme l'indique le rapport Démarche Prospective Transports 2050 paru fin Mars 2006 — rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Rapport qui nous informe — dans un renvoi de bas de page d'ailleurs, que le débat public auquel nous participons par notre contribution devrait aborder le problème de la croissance spécifique sur cet axe et que des études avec les autorités espagnoles sont en cours. Les bases mêmes du débat sont faussées. Si Force Ouvrière a souhaité depuis très longtemps un débat public, c'est bien pour permettre de réfléchir sur l'organisation générale des transports, leur place dans le quotidien et plus généralement sur les nécessaires évolutions de l'économie si nous voulons pouvoir maîtriser les flux. Le débat en cours nous tend un piège — celui de discuter du tuyau et non de ce qui y circule. Ainsi les bases de la réflexion pour un dialogue sont largement biseautées.

Les hypothèses de départ sont irréalistes en supposant tous les projets d'infrastructures réalisés à l'horizon 2020. Le projet RN7 à deux fois 2 voies n'est pas évoqué et pour cause puisqu'il n'y a pas eu l'ombre d'un projet, et 15 ans pour décider la déviation LIVRON-LORIOLE avec un pont à deux fois une voie. Le parti pris de départ est de nous enfermer dans LA SOLUTION MAGIQUE. Ne parlons pas du LYON-TURIN, sensé être réalisé dans ce document, ce qui témoigne de l'absence de réflexion sur la politique des transports, alors même que l'on veut permettre d'en débattre.

Pour nous FO, cela commence par une remise en cause profonde de la politique des transports de l'Etat qui repose sur quatre axes principaux :

- le désengagement en matière d'infrastructures en accroissant les charges des collectivités «bénéficiaires » de la décentralisation
- la pratique de la démocratie «limitative » tel qu'organisée par ce débat
- la poursuite du libéralisme en limitant l'attractivité des territoires à ses seuls aspects économiques et en privatisant à tour de bras infrastructures et services publics
- un développement durable chimérique en consacrant la primauté du mode routier sans envisager les autres modes comme de réelles et possibles alternatives et sans inciter les entreprises sur cette voie.

Pour nous FO, le choix est d'abord d'une autre organisation économique des modes de production, de distribution des produits et des marchandises. La loi du marché — tel que les théoriciens du néo-libéralisme tentent de le faire penser — ce n'est pas que celle de la demande mais aussi celle de l'offre.

Le rapport cité plus haut de Mars 2006, rappelons-le, indique que :

«L'évolution du transport de marchandises résulte de deux phénomènes majeurs apparus au cours des 40 dernières années :

- d'une part, la structure de l'économie française s'est profondément modifiée avec une croissance plus forte des services et de certaines activités industrielles et une stagnation, voire un recul du poids relatif de l'agriculture, de l'industrie lourde et de certains biens de consommation ; ainsi, la stagnation du trafic dans la période 1975-1985 s'explique-t-elle notamment par l'abandon de la production de charbon et de minerai et la réorganisation de la sidérurgie près des ports ;
- d'autre part, l'ouverture des frontières et la mondialisation des marchés entraînent l'externalisation d'une partie du processus de production vers des entreprises spécialisées ; cette évolution est favorisée par la maîtrise de l'organisation logistique et par l'augmentation des vitesses de transport. Les dépenses de transport sont largement inférieures aux gains réalisés grâce à l'utilisation de la sous-traitance, même la plus lointaine.

Jusqu'au début des années 70, la croissance des tonnes x kilomètres est directement corrélée à la production industrielle. Un découplage net se produit ensuite.

- la distance de transport de chaque tonne augmente de façon continue (à un rythme supérieur au PIB),
- l'évolution de la chaîne de production-distribution (flux tendus) engendre un fractionnement des lots et accroît la fréquence des expéditions,
- le transport de matières premières décroît alors que celui des produits finis augmente considérablement. Il en résulte que, partout en Europe, la part du rail est en diminution car il transportait surtout des produits énergétiques et des pondéreux (charbon, minerais), et celle du transport routier est en forte augmentation».

Telle est bien la question. Notre contribution passe sous silence cet aspect malgré le débat en commission. La gestion par flux tendus fait des dégâts en emplois mais aussi en augmentation de trafic puisque le surcoût du transport de lots moins massifiés est compensé par une baisse des coûts de stockage et des frais financiers. Le problème n'est pas seulement d'infrastructures mais aussi financier et fiscal. Les stocks sont maintenant sur pneus, ils ne pèsent plus dans les bilans des entreprises, ils sont des « actifs circulants ».

C'est cette analyse de fond qui nous fait refuser la solution magique de l'autoroute dite co-axiale entre Valence et Orange pour notre région et Nîmes et Narbonne pour la région Languedoc -Roussillon. Co - axiale, cette solution, c'est mieux que 2 fois 5 voies puisque c'est deux fois trois plus 2 voies. Nous sommes prêts à faire le pari que si cette solution était prise, elle serait réalisée bien avant le Lyon-Turin parce que tout est prêt pour qu'il en soit ainsi, et l'investissement du nouveau propriétaire serait payé par l'argent des contribuables.

Depuis la nuit des temps, la Vallée du Rhône entre Valence et Orange est un étranglement naturel et un axe de circulation européen des hommes et des marchandises. Ce doit être le fondement de toute réflexion approfondie. Ce n'est pas simplement un problème de tuyau mais c'est bien la question de la Vallée du Rhône et de son articulation avec ce que nous appelons l'Axe méditerranéen qui est en jeu. Le débat ne peut être circonscrit à telle ou telle infrastructure. Comme nous le disions en 2002, demain nous aurons d'autres « débats publics » pour d'autres projets. 30 kilomètres d'autoroute ici, un tunnel là, une voie ferrée ailleurs. Lesdits débats permettront certes aux riverains potentiels d'exprimer leurs craintes ou leur mécontentement mais ils obèrent le débat de fond entre contraintes et choix. Plus qu'un problème technique c'est d'abord un problème de démocratie. Il est essentiel de redonner du sens à la notion de débat public ouvert sur l'avenir.

Cette approche globale que nous souhaitons, nécessite de poser les vraies questions, sous peine de voir le syndrome Mont-Blanc atteindre les populations locales, qui un jour ne supporteront plus les nuisances imposées. Quelle place dans le schéma européen ? Comment séparer le trafic de transit du trafic local ? Quelle organisation des transports en Vallée du Rhône ? Comment articuler les trafics Nord-Sud et Est-Ouest puisque les voies de communications routières dans cette vallée sont en « arête de poisson » ? Quelles articulations entre LYON et MARSEILLE ? Comment faire que les transports en commun soient organisés pour faciliter les liaisons notamment entre TGV et TER ? Quelle sensibilisation collective des populations ? Quelles organisations des temps de trajet notamment dans les liaisons domicile-travail ? Quelle organisation des productions autre que le « juste à temps » qui met les stocks en « actif » circulant sur pneus ? Quelles mesures pour diminuer les risques accidentogènes ? etc.

Autant de questions fondamentales dont les réponses sont nécessaires et qui supposent des choix collectifs. L'urgence est réelle. C'est pourquoi FO - qui vient de publier un dossier sur l'ensemble - refuse les fausses solutions et revendique que l'on articule la politique des transports sur les axes suivants :

- une optimisation des niveaux de services adaptés aux évolutions de la demande,
- une planification cohérente et un aménagement réfléchi des territoires,
- une politique des transports respectueuse des droits des salariés et répondant aux besoins des populations,
- une politique des transports intégrant des objectifs de développement durable.

L'urgence de traitement du problème des transports dans Vallée du Rhône-axe méditerranéen nécessite le renforcement tant du dialogue social que de l'information et la consultation de la population Ce n'est pas ce qui se passe aujourd'hui.

Je vous remercie.

---

#### INTERVENTION DE M. LAURENT, UNSA

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Ce n'est pas la première fois qu'à travers des avis isolés notre assemblée voit poindre la grande ombre problématique de la circulation dans la Vallée du Rhône. Mais jusqu'ici nous avons toujours soigneusement éludé le coeur du problème ; ce fut le cas quand nous nous sommes exprimés sur le contournement routier, puis sur le contournement ferroviaire de Lyon. Ce fut le cas pour la liaison mixte appelée TGV Rhin Rhône, idem pour l'autoroute des Alpes Grenoble-Sisteron, ainsi que tout récemment sur le projet du Massif Central et je citerai pour mémoire la liaison Lyon-Turin.

Mais cette fois nous y sommes : comment CONCILIER GRANDS PRINCIPES et décisions cruciales ?

Tout le monde affirme que le transport ne fera que croître et embellir. Or le transport dans sa forme actuelle est le principal pollueur en gaz carbonique, pollution condamnée par le protocole de Kyoto, la charte de l'environnement adossée à la constitution, le plan national santé et même le plan climat. Voilà qui commence à faire. Ajoutez à cela qu'on devrait se préparer à la disparition programmée du pétrole, sans méconnaître et redouter l'opposition de plus en plus virulente des habitants aux nouvelles infrastructures dévoreuses d'espace.

Et pourtant nous le sentons bien ; on finira par nous proposer ce que l'on propose depuis 60 ans : une nouvelle infrastructure routière, car il est plus facile à l'Etat de financer une autoroute plutôt que n'importe quelle autre liaison. Il faut le dire aussi parce que presque tout le monde est bien content comme ça, tant que l'autoroute passe ailleurs !!

Rien n'est facile, nous le savons bien. Il n'est pas question de tout changer avec brutalité mais à l'occasion de semblables grandes décisions, ne peut-on commencer à infléchir le mode de vie qui sera le nôtre dans le futur ?

Il faut faciliter les déplacements commerciaux, touristiques ou autres, et il paraît évident à tous qu'une société moderne peut et doit posséder des infrastructures de transport modernisées et abordables, mais doit-on en conclure que la seule solution à la mobilité ce serait encore et toujours plus d'autoroute ?

A y regarder de plus près, au contraire et pour la première fois, nous avons peut être les moyens de planifier différemment, à condition de faire preuve d'imagination, et de réelle volonté politique !!

Il y a déjà dans cette vallée une autoroute, une ex route nationale 7, trois lignes de chemin de fer, un fleuve en jachère, et si l'on s'éloigne un peu à l'Est une ligne ferroviaire dans les Alpes qui joint Grenoble à Marseille, une autoroute à finir, et à l'Ouest une autoroute et là aussi deux lignes ferroviaires

J'entends bien que les profils de ces lignes sont difficiles, que le trafic transit est minoritaire, que les touristes exigent du sur mesure, et cetera et cetera, mais j'ai peine à croire qu'on ne puisse pas, avec cette imposante brochette de voies de circulation sous utilisées, trouver les moyens techniques novateurs de réguler à la satisfaction générale tous les trafics quotidiens ou saisonniers, fret et domicile travail, qui se mêlent et s'emmêlent souvent pour le pire sur l'autoroute actuelle.

Je cite : aménagement du fleuve, route roulante ferroviaire, transport combiné, road railer, trains auto jours, trains auto couchettes, engin de traction adapté aux lignes difficiles, covoiturage, télétravail, transport en commun, maîtrise du foncier....., il y a le choix des leviers et des moyens.

Un petit peu de tout cela sans aller jusqu'à une remise en cause de notre mode de travail, (encore que !!!), permettrait certainement de quitter l'incantatoire et de privilégier l'avenir sans choquer, et sans heurter !! C'est la solution que nous préconisons.

Je vous remercie de votre attention.

---

#### INTERVENTION DE Mme BARRAUD, collègue III - CTRC

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

En tant que représentants des consommateurs, nous sommes très concernés par la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. C'est pourquoi la contribution du CESR nous apparaît comme importante.

La conjugaison des souhaits des 3 CESR ne peut qu'apporter de l'amélioration pour les 15 ans à venir.

Les consommateurs sont inquiets de constater que les transports restent tributaires des produits pétroliers. Malgré les améliorations importantes apportées aux moteurs, les émissions de CO2 continuent de manière significative à augmenter depuis la signature du protocole de KYOTO.

Les associations de consommateurs travaillent sur l'environnement et les économies d'énergie. C'est de leur devoir de conseiller un changement de comportement de chacun d'entre nous ; à commencer par l'utilisation des transports en commun.

Malheureusement, ce n'est pas toujours possible : les horaires variables annoncés au dernier moment, les changements d'horaires en fonction de la production ne permettent pas toujours aux salariés de s'organiser pour utiliser soit les transports en commun soit le co-voiturage.

Nous souhaitons que l'offre des services TER. soit renforcée. Pour le trafic péri-urbain nous approuvons l'aménagement de parcs relais à l'entrée des villes. Nous espérons qu'ils seront tous gratuits et que la billettique du transport sera attractive et globale. A travers de nombreuses actions préventives nous essayons de promouvoir une évolution du comportement des consommateurs, mais ce n'est pas facile.

Comme la contribution le fait remarquer, il est dommage que le champ du débat n'ait pas pris en compte l'ensemble du Sud Est et notamment l'arc méditerranéen.

La compétitivité du territoire est essentielle, la solidarité interne doit être forte pour assurer l'avenir des arrières pays de la vallée du Rhône plus particulièrement en Rhône-Alpes dans les bassins d'Annonay, d'Aubenas et de la Drôme.

La circulation transversale est essentielle à la vie de ces bassins. Il faut que les jeunes actifs puissent y vivre, que les entreprises y prospèrent et ne délocalisent pas en raison de la saturation du trafic.

Nous voterons cette contribution de qualité.

---

#### INTERVENTION DE M. SIMIAND, collègue III

Monsieur le président,  
Chers collègues,

Qui dit tourisme, dit déplacement. Les régions PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon sont les trois premières régions touristiques françaises (en nombre de nuitées) et occupent de la seconde à la quatrième place pour la consommation touristique.

Elles représentent 1/3 de l'activité touristique du premier pays touristique mondial.

On y retrouve, entre autres :

- 68% des lits en résidences de tourisme
- 43% des lits en villages de vacances
- 46,5% des meublés classés
- et 40% du nombre de résidences secondaires (1.054.878 dans les trois régions).

Or, le suivi de la demande touristique française (SOFRES – Direction du Tourisme) analyse les modes de transport utilisés par la clientèle touristique française et on peut constater une utilisation massive de la voiture et en progression.

De 80% en 1998, elle est passée à 84% en 2003.

Ce sont donc plus de 80 millions de touristes qui rejoignent annuellement ces trois régions par la route. Cela veut dire que les aménagements routiers de la Vallée du Rhône sont d'une importance capitale pour le tourisme et l'économie des trois régions concernées.

---

#### INTERVENTION DE M. Pierre JACQUIER, collègue IV, au nom du GERC 3-4

Monsieur le Président, Chers Collègues,

Je m'exprime pour le GERC3-4

En préambule, soulignons le grand intérêt, de la position commune adoptée par les présidents des CESR de Rhône-Alpes, PACA et Languedoc Roussillon. Devant la puissance de l'Etat, il est bon pour notre démocratie que des contre-pouvoirs s'affirment. En effet, que les régions, se regroupent sur tel ou tel sujet de société à porter ou à défendre est une raison supplémentaire d'espérance pour le citoyen. L'affichage d'un avis commun complémentaire à la libre expression de chaque CESR est donc à renouveler.

Le CESR a fait une excellente synthèse du dossier technique réalisé par l'Etat. Nous en retiendrons quatre points particuliers avant de dire notre inquiétude et de faire quatre suggestions.

I - Les quatre points :

- § En premier, ce ne sont pas les transports routiers internationaux qui créent les thromboses des axes de circulation de la Vallée du Rhône puisque les camions ne représentent que 17% des véhicules et ne parcourent que 110 km en moyenne. Ceci signifie que le report modal ne sera pas la panacée attendue, SAUF à multiplier le trafic marchandises par voie ferrée par trois en quinze ans (mais est-ce bien réaliste sans une plus grande ouverture à la concurrence et est-ce possible lorsqu'on constate que le tonnage transporté par la SNCF diminue régulièrement ?) et SAUF à multiplier le trafic fluvial par cinq, en quinze ans aussi. Ne serait-ce pas là cependant le SEUL VRAÏ DEFÏ à relever ?
- § Deuxième point : ce sont les nouvelles habitudes de livraison qui engendrent un accroissement constant du transport routier. Il y a trois ans, les lots que transportaient les camions faisaient trois tonnes en moyenne, aujourd'hui, ils font une tonne, et demain, ils feront cinq cents kilos.
- § Troisième remarque: il se dit que l'on devrait modifier l'organisation de la production. C'est une bonne idée à creuser et, sincèrement, il y aurait quelque chose à gagner dans cette voie pour l'amélioration de notre Société, avec un grand S. Mais nous ne pouvons vivre en autarcie! Que faire contre les japonais qui, pour gagner des délais de livraison et des clients, font le montage de leurs voitures sur les bateaux en partance pour les pays destinataires? Nous constatons que le zéro stock, c'est une utopie, car si le stock n'est plus chez le donneur d'ordre ni le fournisseur, il est dans les camions. Mais le changement de l'organisation de la production n'est pas du seul ressort des industriels et ne peut se réaliser par un coup de baguette magique.
- § Dernier point: le rapport souligne aussi qu'un des problèmes les plus importants à prendre en compte, parce que c'est lui qui entraîne l'augmentation de la circulation des voitures légères, c'est d'une part les transports urbains et péri-urbains et d'autre part une explosion individuelle des loisirs.

II - Nos inquiétudes :

- § Nous restons très inquiets car les différentes amorces de solutions proposées dans le document de l'Etat semblent faibles par rapport à l'enjeu et à l'urgence de la situation. L'évolution des habitudes de vie des citoyens et la nouvelle civilisation du loisir semblent s'opposer à tous les souhaits avancés pour améliorer la circulation. Certaines contraintes comme le coût du foncier qui oblige de nombreuses personnes à s'éloigner des villes et des centres ou comme des horaires incompatibles avec les transports collectifs conduisent à l'utilisation des voitures particulières. Ainsi le covoiturage est très limité du fait des RTT, des horaires variables et des vacances éclatées. Rappelons enfin que deux tiers des déplacements des véhicules légers sont faits pour des activités de loisirs.
- § Il n'y a pas de solution miracle, et nous craignons qu'il ne soit bien tard pour appliquer un certain nombre de remèdes envisagés. Nous craignons aussi d'être confrontés à un problème tel que des solutions coercitives incontournables seront adoptées, dramatiques et brutales car non acceptées au fond. De même que le 11 septembre 2001 a entraîné une restriction apparente relative de la liberté, de même l'abus actuel de l'utilisation des transports routiers (poids lourds et voitures particulières) entraînera tôt ou tard des mesures coercitives.

- § Notre pessimisme est étayé d'ailleurs par ce que nous constatons pour le TGV Lyon Turin dont les travaux prennent chaque jour un peu plus de retard.

### III - Quelques suggestions :

- § La meilleure pédagogie, c'est l'exemple. Ainsi nous suggérons de promouvoir les vidéo-conférences pour certaines réunions de travail et de proposer des transports en commun pour les réunions décentralisées du CESR, le cas échéant, etc. Nous demandons bien à l'Etat de donner l'exemple en ce qui concerne les économies. Nous pouvons nous impliquer pour éviter la thrombose des axes routiers et autoroutiers de notre région.
- § Deuxième suggestion : revenir, pour les livraisons de marchandises intra muros, à la camionnette électrique que l'on a connu il y a 50 ans, ce serait du simple bon sens ! Rien de nouveau sous le soleil ! Ainsi, après avoir supprimé les tramways, on en redécouvre aujourd'hui tout l'attrait.
- § Troisième suggestion: malgré l'excellent travail de synthèse fait par le président Roch et son équipe d'attachés, il y a trop de vœux. Il est nécessaire de hiérarchiser les priorités et de les classer à partir de critères d'urgence, de faisabilité, de coût, etc. Nous devons effectuer un travail préalable de tri entre les 43 mesures présentées au débat public afin de ne pas en faire un catalogue à la Prévert et déterminer par une analyse approfondie les passages obligés pour notre survie (le mot n'est pas trop fort !) et celle de nos petits enfants.
- § Dernière suggestion : devant un nécessaire et très probable changement de société et devant de nouvelles habitudes, il faut plus et mieux responsabiliser le consommateur et l'alerter sur d'autres problèmes que le meilleur rapport qualité-prix ou le meilleur délai. Il est normal que le consommateur consomme, mais il doit avoir aussi et de plus en plus un comportement citoyen. Ceci passe, entre autres par une plus grande conscience du coût direct et environnemental des transports et, par exemple dans le domaine alimentaire, par une meilleure consommation de produits locaux saisonniers. C'est un véritable changement de mentalité qu'il faut souhaiter, ce qui entraînera un changement de comportement et de pratiques.

En conclusion, la vraie question n'est pas technique et n'est pas celle concernant les infrastructures à créer ou à améliorer pour avoir des capacités suffisantes, mais c'est de trouver les solutions alternatives pertinentes. C'est là que nous retrouvons l'idée émise en préambule, à savoir que seule une élaboration inter régionale des solutions, - élaboration constructive, constante et imaginative- soucieuse de l'aménagement du territoire et du développement durable qui comprend l'amélioration du social et de l'économique dans le souci constant de l'environnement- seule donc une élaboration interrégionale des solutions sera porteuse d'un avenir plus radieux.

Certains que nous n'échapperons pas à un changement sociétal à court ou moyen terme, nous devons aider lucidement à ce qu'il s'opère dans la bonne direction et avec le moins de traumatismes possibles. Ce n'est qu'à cette condition que nous pourrions vraiment nous dire que nos petits enfants n'auront pas à souffrir de notre insouciance, de notre imprévoyance ou de notre manque de courage.

Nous voterons la contribution proposée.

Merci de votre attention.

