

# Verbatim du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien 2<sup>ème</sup> réunion territoriale

*Perpignan, le 7 juin 2006*

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

<b>2EME REUNION TERRITORIALE.....</b>	<b>1</b>
Perpignan, le 7 juin 2006.....	1

### **Introduction**

<b>Rappel des règles et des modalités du débat public.....</b>	<b>2</b>
Philippe MARZOLF.....	2
Président de la Commission particulière du débat public.....	2
.I Le débat public, la CNDP.....	2
.II Les questions du débat public : une problématique générale.....	2
.III Les moyens de participation.....	3

### **1ère partie : les enseignements de la première partie du débat**

<b>et les orientations exprimées.....</b>	<b>4</b>
.I Le bilan issu de la 1ère phase du débat public par la CPDP.....	4
.II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public.....	9
.III Echanges avec le public.....	11

### **2ème partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ? .....**

<b>    .I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP.....</b>	<b>19</b>
.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné.....	19
.III Les enjeux du département des Pyrénées-Orientales.....	22
.IV Propositions des acteurs du territoire.....	25

<b>Index.....</b>	<b>39</b>
-------------------	-----------

## Introduction

### Rappel des règles et des modalités du débat public

**Philippe MARZOLF**  
**Président de la Commission particulière du débat public**

Bonjour à tous, je suis le Président de la Commission du débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien. Ce soir, nous participons à une réunion territoriale. Je suis accompagné de deux commissaires : Anne Devailly et Noël Lebel. Un troisième commissaire, Philippe Bovy, va nous rejoindre. Nous sommes dans la deuxième partie du débat après les réunions thématiques. Je vais vous parler rapidement du débat. Qu'est-ce que c'est ? Comment est-il organisé ? Par qui ? Ensuite, nous ferons les enseignements de la première partie du débat, les réunions thématiques. Qu'en est-il ressorti ? Après, l'Etat vous présentera les différentes mesures qu'il met au débat. Enfin, il y aura un échange sur l'acceptabilité de ces mesures.

#### **.I Le débat public, la CNDP**

C'est l'Etat qui est commanditaire du débat public puisque c'est une co-saisine ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et du ministère de l'Écologie et du développement durable. Ces deux ministères ont saisi la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante chargée par la loi du 27 février 2002 d'informer et de faire participer le public aux projets d'infrastructures et d'aménagement du territoire. La CNDP a organisé une vingtaine de débats depuis 2002. Les gens qui étaient dans la région doivent se rappeler du débat public sur la THT entre la France et l'Espagne organisé par Georges Mercadal, le vice-président de la Commission nationale.

La Commission particulière du débat public est composée d'un président et de six membres. Les membres sont, bien sûr, engagés à travers un code éthique et déontologique. Il y a deux éléments très importants. Le premier est l'indépendance. Nous sommes indépendants en tant qu'organisme et en tant que personne de l'Etat et de tous les acteurs. Le deuxième est la neutralité. Nous n'avons pas d'avis à donner : c'est important. Ce sont vos avis à vous, public, qui seront importants. Nous, nous animons et nous facilitons le débat et nous ferons un compte-rendu de ce que nous avons entendu, de ce que vous avez dit. Ce ne sera pas notre avis. Nous les membres, nous ne donnons jamais notre avis, nous disons simplement ce que nous avons entendu dans les débats. Donc, nous avons un rôle de facilitateur et de mémoire du débat public.

#### **.II Les questions du débat public : une problématique générale**

Le débat public porte sur une problématique générale, et non sur des projets d'infrastructures. Trois questions sont posées au débat public :

- Quelle est la perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport en termes de qualité de service et d'impact environnemental ? Est-ce que cela convient ? Est-ce que vous êtes gênés quand vous vous déplacez ?

- Quelles sont les orientations souhaitables qu'il faudrait mettre en place pour une politique des transports soutenable ou durable en respectant les trois composantes du développement durable (économie, environnement, social), mais également les projets de territoire ?
- Quelle est l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures, dont vous avez trouvé la liste à l'entrée ? On en parlera tout à l'heure.

### **.III Les moyens de participation**

Bien sûr, il y a les réunions publiques. Une trentaine de réunions publiques sont organisées. Nous avons eu 2 000 participants pour l'instant, même si nous sommes un peu déçus de la participation du grand public, qui ne se déplace pas tellement.

Il y a un système de questions/réponses sur Internet pour s'exprimer. Déjà plus de 500 questions ont été posées et 150 avis ont été émis. C'est l'Etat qui répond aux questions, mais la Commission relit toutes les réponses pour vérifier si elles sont bien complètes.

Il y a un forum sur Internet.

Il y a déjà eu 68 contributions écrites et 8 cahiers d'acteurs que vous avez pu trouver à l'entrée et d'autres qui vont être imprimés.

La réunion publique est l'un des moyens de participation.

Une trentaine de réunions publiques seront organisées tout au long du débat : une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement, dix réunions thématiques sur les grands enjeux du débat, trois auditions publiques et quinze réunions territoriales pour débattre de l'acceptabilité locale des différentes mesures.

Voilà globalement la présentation du débat public. J'embraye tout de suite sur les enseignements des dix réunions thématiques.

## **1<sup>ère</sup> partie : les enseignements de la première partie du débat et les orientations exprimées**

### **.I Le bilan issu de la 1<sup>ère</sup> phase du débat public par la CPDP**

**Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Nous avons découpé les constats et les demandes sur cinq thèmes :

- des transports pour aménager le territoire ;
- des impacts environnementaux préoccupants ;
- une priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs ;
- les infrastructures routières ;
- vers un autre choix de société : évolution ou rupture ?

Je passe tout de suite la parole à Noël Lebel.

**Noël LEBEL, CPDP**

#### **.1 Des transports pour aménager le territoire**

Il y a une affirmation forte que le système de transport doit être mis au service de l'aménagement du territoire. Naturellement, c'est un sujet central des réunions territoriales.

##### *.a Constats*

D'abord, les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées. On pourrait citer la pénétrante de Perpignan qui débouche en plein centre-ville. Il y aurait sans doute de nombreux autres exemples.

Ensuite, le constat est fait qu'il y a très souvent une grande dépendance par rapport au véhicule personnel et par rapport au transport de marchandises par la route parce que les systèmes de transport collectif et les modes alternatifs ne sont pas suffisamment présents et représentés. Par conséquent, il y a un véritable problème de ce côté-là.

Le troisième constat est que les transports doivent être un instrument central destiné à organiser et à desservir l'ensemble du territoire et qu'il ne faut pas limiter la problématique à celle qui apparaît dans le titre, c'est-à-dire essentiellement la vallée du Rhône et l'arc languedocien perçu comme un corridor. C'est l'ensemble de l'espace qui s'organise et qui se structure autour de cet axe qui doit être concerné par la réflexion. De ce fait, les problèmes de transport urbain prennent une importance tout à fait significative. Un certain nombre de constats sont faits sur les divergences entre la planification territoriale et la planification du système de transport (coordination autorités organisatrices de transport et SCOT). Ensuite, les collectivités territoriales et l'Etat ont un rôle déterminant à jouer. Certains pensent que la directive territoriale d'aménagement serait le cadre adapté à l'organisation de cette confrontation et de ce rapprochement entre le transport et le territoire.

### *.b Demandes*

Quelles sont les principales demandes qui découlent dans les trois régions de ces préoccupations ?

C'est l'accélération de la réalisation de certains projets qui sont ressentis comme prioritaires.

En PACA, c'est la problématique du port de Marseille qui apparaît tout à fait centrale, la réalisation de la LGV PACA et l'étude de la réalisation du tunnel sous le Montgenèvre.

En Rhône-Alpes, c'est le contournement ferroviaire de Lyon par l'Est, l'utilisation de la ligne ferrée de la rive droite du Rhône pour les TER. Par contre, il n'y a pas de souhait d'augmenter la capacité de l'A7, mais il y a une demande que les trafics excédentaires sur l'A7 soient reportés sur les axes alternatifs.

En Languedoc-Roussillon, on souligne l'urgence d'une ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan qui serve à la fois pour augmenter la vitesse et la capacité. Il y a des divergences évidentes sur le doublement de l'A9 au droit de Montpellier. Par contre, contrairement à ce qui est demandé par une partie de la région Rhône-Alpes, il n'y a pas de demande d'autoroute des piémonts.

## **.2 Des impacts environnementaux préoccupants**

### *.a Constats*

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a une prise de conscience du fait des exposés de certains experts qui est marquée par deux enjeux globaux :

- les risques de réchauffement climatique : les experts maintenant sont unanimes au niveau international pour dire que, si l'on ne fait rien pour diminuer les rejets de gaz à effet de serre, c'est-à-dire principalement de CO<sub>2</sub>, la température du globe s'élèvera de 2 à 6 degrés ;
- La cherté à venir et actuelle du pétrole due au pic de production : certains experts géologues parlent d'un pic de production (quand la production n'arrivera plus à suivre la demande) vers 2015, 2020.

Il y a de fortes attentes pour réduire les impacts locaux du trafic routier et parfois ferroviaires :

- Au niveau de la santé : la pollution par les transports est un facteur de risque aggravant, les études épidémiologiques estiment ses conséquences à 18 000 morts par an, soit 3 fois plus que les accidents routiers ;
- Au niveau du bruit : on constate que des normes existent, qu'elles sont appliquées par les différents opérateurs, mais ces normes ne correspondent pas toujours au vécu des populations, au ressenti du bruit, au ressenti psychologique et pas seulement mesurable par les appareils ;
- Au niveau de la sécurité : la cohabitation voitures légères et poids lourds est accidentogène ; il y a beaucoup plus de risques d'accidents graves dus aux poids lourds et il y a un risque également

pour le transport des matières dangereuses (aussi en ferroviaire), il faut savoir qu'au droit de Valence, il y a 600 camions/jour de matières dangereuses qui circulent sur l'A7 ;

- Au niveau des risques naturels (inondations par exemple), des paysages, de la biodiversité : il y a souvent des attentes qui ne sont pas satisfaites.

#### *.b Demandes*

Les demandes, c'est plutôt faciliter le changement des comportements, en proposant des alternatives crédibles et pratiques à la route.

C'est aussi se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules : là, il faut des investissements soutenus dans les nouvelles technologies beaucoup plus économes en énergie et moins polluantes.

Il y a également des demandes d'amélioration, de requalification des infrastructures existantes qui sont aux normes anciennes et il y a surtout des demandes de mutualisation des protections sonores, principalement en cas de cumul des infrastructures.

Il y a également la demande d'essayer d'améliorer la sécurité sur autoroute et pourquoi pas en limitant la vitesse en cas de nécessité, ce qui a déjà été testé et expérimenté sur l'A7 et sur l'A9 en période estivale.

Je vais passer maintenant la parole à Philippe Bovy sur la priorité au report modal.

### **.3 Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs**

#### **Philippe BOVY, DPDP**

##### *.a Constats*

#### **Les voyageurs**

Toutes les réunions ont montré que le problème de la congestion routière et autoroutière est surtout ressenti autour des agglomérations aux heures de pointe et en période de vacances.

Les transports collectifs sont trop peu développés hors des grandes agglomérations, trop peu connectés et ne couvrent pas suffisamment le territoire.

Les modes non routiers sont capable d'attirer/absorber une partie de la croissance future.

#### **Les marchandises**

Il y a une prépondérance du transport routier de marchandises et une fragilité passée et actuelle du fret ferroviaire (faible fiabilité).

Il y a une sous-utilisation dans la vallée du Rhône et peut-être ici des modes fluviaux et maritimes.

Les modes non routiers sont capables d'absorber la totalité de la croissance future.

*.b Demandes*

Ne pas laisser le marché décider seul des choix modaux (incitation/réglementation).

Développer les reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises longue distance sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique.

Améliorer fortement qualité, fiabilité, fréquences et cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics pour permettre de substantiels transferts modaux.

Généraliser les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités pour réduire les « mobilités inutiles ».

Prélever davantage sur la route pour financer les autres modes. La RPLP suisse finance à travers les taxes sur les poids lourds la construction des grands tunnels ferroviaires pour inciter le passage des marchandises de la route sur le ferroviaire. La taxe carbone, les péages urbains, il y a toute une série de mesures à mettre en place dans ce corridor d'intérêt national et européen, de telle façon que ces mesures puissent bénéficier aux transports collectifs locaux.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. La parole est à Anne Devailly pour les infrastructures routières.

**.4 Les infrastructures routières****Anne DEVAILLY, DPDP***.a Constats*

Le premier constat, c'est une crainte que l'augmentation des capacités autoroutières ne crée un appel d'air en trafic et ne joue contre le report modal. En gros, si l'on augmente les tuyaux, on risque d'augmenter le débit et donc de jouer contre le report modal.

Le deuxième constat, c'est une inquiétude exprimée par les acteurs économiques que la congestion croissante soit un frein à l'économie et à l'emploi. En fonction des lieux, cette crainte s'exprime pour l'avenir plus ou moins rapproché ou déjà pour le présent.

Le troisième constat porte sur l'A75 dans le Centre de la France, l'A51 Grenoble-Sisteron ou l'A79 autoroute du Piémont. Ce constat montre qu'il y a une perception tout à fait différente des nouvelles infrastructures. Pour les uns, elles sont vues comme des désenclavements du territoire et pour les autres comme des itinéraires de délestage.

Enfin, le quatrième constat tient à l'interrogation sur la cohérence politique à agrandir les tuyaux d'un côté et à prendre en compte les enjeux globaux du réchauffement climatique et du pic pétrolier de l'autre.

*.b Demandes*

Face à ces constats, des demandes ont été exprimées.

La première demande vise à gérer et améliorer le réseau routier existant pour prendre en compte différents usages sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes français et étrangers (requalification des infrastructures, régulation des dépassements et voies réservées aux poids lourds et aux véhicules particuliers chargées, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier en périodes de fortes charges de trafic "orange" et "rouge" notamment ...).

Le deuxième point est spécifique aux élus de l'Ardèche qui souhaiteraient la construction d'une nouvelle infrastructure pour desservir leur territoire.

Enfin, il y a une forte demande de certains élus pour une mise à 2x2 voies de la RN 88 et/ou des nationales à proximité des agglomérations et simples barreaux routiers et autoroutiers.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Pour finir sur les enseignements de la première partie du débat, il y a eu quelques questions sur : vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?

#### **.5 Vers un autre choix de société, évolution ou rupture ?**

Il y a des souhaits de relocalisation des activités pour avoir des circuits de distribution plus courts et demandant moins de transport, un développement de l'habitat plus densifié, mieux relié aux transports en commun.

Il y a une mise en cause du culte de la vitesse. On ne pourra pas toujours se déplacer aussi vite et aussi facilement qu'on l'a fait jusqu'à présent.

D'où un appel au changement des comportements, au-delà des biocarburants et des nouvelles motorisations qui sont insuffisantes pour atteindre le facteur 4. Le facteur 4, c'est l'engagement de la France de diviser ses émissions de gaz à effet de serre, de CO<sub>2</sub>, par 4 en général et, d'après les calculs du gouvernement, par 7 pour les transports. Là, il y a des débats sur :

- Faut-il une évolution ? Une mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur. Le consommateur veut des produits les moins chers possibles, le plus rapidement possible, et cela a des impacts sur les transports. Le citoyen, lui, demande, une infrastructure respectueuse de l'environnement. Donc, on travaille sur la réduction des transports inutiles.
- Ou alors une rupture ? Un changement de modèle économique.

Voilà pour l'instant les différents enseignements que la Commission a tirés de la première partie du débat. Je vais tout de suite passer la parole à l'Etat : Monsieur Galtier. Ici, vous avez le temps écoulé. Sur le programme, nous avons 20 minutes, nous en avons utilisé 17. A chaque fois, les interventions sont minutées pour que chacun soit respectueux du temps de parole de l'autre et que le maximum de personnes puisse s'exprimer. Là, l'Etat a la parole pour dix minutes.

## **.II Bilan et attentes de l'Etat pour le débat public**

### **Bertrand GALTIER, ministre de l'Ecologie et du Développement durable**

Je vais vous présenter le point de vue de l'Etat sur les termes du débat public tel qu'il se présente aujourd'hui à la suite des réunions territoriales. Je ne vais pas faire une présentation des conclusions des séances précédentes, car ce serait largement redondant avec ce que vient de présenter la CPDP. Il s'agit plutôt de repositionner les principaux éléments du débat en termes de contextes, d'attentes, d'orientations. Plus tard, dans le déroulement de la soirée, Jean-Didier Blanchet, qui représente ici le ministère de l'Equipement, vous présentera de façon plus approfondie les orientations et ensuite le Directeur départemental de l'équipement présentera pour sa part les enjeux en termes de mobilité, d'environnement ou d'aménagement du territoire du point de vue du territoire dans lequel nous nous trouvons aujourd'hui.

### **.1 Le débat public**

Tout d'abord, nous avons remarqué que l'ensemble des débats s'articulait autour de deux grands types de questionnements :

- Quelle mobilité dans l'avenir ? Pour quelles activités ?
- Quel cadre de vie à préserver ?

Ceci en parallèle avec des tendances qui nous apparaissent prévisibles et qui correspondent, pour une large part, à des prévisions qui sont faites à partir d'un certain nombre d'hypothèses :

- une augmentation ralentie mais régulière des déplacements et des transports de l'ordre de 40 % à l'horizon de 20 ans ;
- une augmentation des émissions de gaz à effet de serre qui serait, selon les mêmes hypothèses, de 10 à 30 % au même horizon temporel.

Ceci signifie que nous sommes face à deux contraintes fortes à lever :

- une aggravation de la congestion routière ;
- un impact environnemental lourd.

Voilà comment se formule la dialectique du débat.

### **.2 Quelles orientations pour l'avenir ?**

Nous avons retenu du débat public que les orientations pouvaient se regrouper autour de trois grands thèmes qui correspondent à des regroupements des mesures que l'Etat, dans le dossier support, avait présentées :

- Le report de la route vers les autres modes ; pour cela, certaines conditions doivent être atteintes : d'une part des améliorations des services non routiers (fer, maritime, fluvial), mais également des incitations à quitter le mode routier ;

- Les infrastructures routières, qui correspondent à de nouveaux besoins, mais qui présentent également des limites sur lesquelles nous reviendrons ;
- La mobilité soutenable, qui elle-même se décline en deux composantes, d'une part les progrès technologiques et d'autre part les actions sur la demande de mobilité.

Très rapidement, je détaille chacune de ces orientations.

#### *.a Le report modal*

Nous avons observé qu'il s'agissait d'une orientation consensuelle. Le report modal, selon certains experts, a une capacité qui est évaluée à l'absorption de la totalité de l'accroissement du fret et à environ 10 à 30 % de l'accroissement des trafics voyageurs en termes de volumes. En termes d'impacts, le report modal a des impacts qui sont positifs, mais qui sont limités tant sur la mobilité que sur l'environnement.

#### *.b Les infrastructures routières*

Une première constatation, c'est un sujet controversé.

Deuxième constat, il y a une forte demande pour une requalification de l'existant notamment vis-à-vis des nuisances de proximité (nuisances sonores ou nuisances de qualité de l'air).

Ce type d'orientation correspond à des besoins nouveaux spécifiques qui correspondent aux problèmes de la congestion évoqués tout à l'heure et qui correspondent également à la nécessité de desservir de nouveaux territoires qui sont désavantagés du fait de leur situation.

Par contre, en termes d'impacts, nous observons des impacts de sens contraire sur la mobilité et l'environnement, positifs sur la mobilité, mais négatifs sur l'environnement.

#### *.c La mobilité soutenable*

La première composante est celle du progrès technologique. Le progrès technologique doit permettre d'avoir des types de transport, notamment des véhicules, dont l'impact sur l'environnement sera moins fort. Les progrès qui seront faits sur les carburants et les moteurs devront être encouragés par une politique publique spécifique, notamment en termes de normes de construction et de performance technique des véhicules. Les impacts prévus sont pratiquement nuls sur la mobilité mais sont beaucoup plus importants en termes d'environnement puisque, selon un rapport établi par le Conseil général des ponts et chaussées, les impacts seraient de pouvoir atteindre une division par 2 voire par 2,5 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

La deuxième composante correspond à des actions sur la demande de mobilité. La maîtrise de la mobilité et les changements de comportements ne sont pas nécessairement des changements de comportements spontanés et individuels. Ce sont des changements de comportements qui sont incités par des politiques publiques spécifiques. Ces politiques peuvent porter sur les questions de transport urbain, les questions de fiscalité (notamment la fiscalité des carburants), les questions d'urbanisme et des mesures en termes d'organisation des entreprises, de déplacement des entreprises, d'organisation commerciale. Les impacts qui sont attendus de ce type d'actions de changement de comportements nous paraissent indispensables pour pouvoir atteindre les objectifs de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 (le facteur 4).

### **.3 Les questions posées au public**

Jusqu'où convient-il d'aller dans les trois orientations qui ont été présentées, à savoir le report de la route vers les autres modes, la requalification et le développement des infrastructures routières, les mesures de développement soutenable, avec l'idée sous-jacente de sortir du « ciseau », du dilemme de ce débat avec, d'une part, des besoins de mobilité croissants et d'autre part la nécessité de réduire dans une proportion suffisante les contraintes identifiées ? Merci.

### **.III Echanges avec le public**

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Vous avez parlé 7 minutes 40. Je vous propose maintenant un temps d'échanges d'une trentaine de minutes pour que vous puissiez réagir sur les enseignements de la première partie du débat et sur les trois orientations. Pour poser une question, levez la main et présentez-vous pour le verbatim de la réunion. Vous trouverez dès demain les présentations qui viennent d'être faites sur le site internet de la Commission ainsi que, un peu plus tard, la synthèse de la réunion et le verbatim.

#### **Eugène LEFILLIATE, CGT Cheminots**

Ce débat est très intéressant. Les transports sont un enjeu de société, par leurs impacts sur la pollution et les gaz à effet de serre. Le seul domaine où l'on ne respecte pas les accords de Kyoto, c'est celui des transports, où la pollution augmente de 27 %. On n'a pas fait d'efforts. Un rapport remis à Bruxelles en 2000 par un cabinet d'experts suisses mesurait les conséquences des transports dans les 15 pays de l'UE plus la Suisse. Selon ce rapport, le coût des transports représente 10 % du PIB, soit 1 000 milliards dépensés pour les transports, et dans ces 1 000 milliards, 92 % sont attribués à la route. Cela fait 920 milliards dépensés pour la route tous les ans. Sur ces 920 milliards, 30 % sont pour le trafic routier de marchandises, donc 272 milliards, autant que la dette de la SNCF. Est-ce que l'on va continuer comme cela ? Ici, il y a à peu près 9 000 poids lourds qui passent Le Perthus chaque jour. On se rend compte des conséquences catastrophiques de cette circulation. Vu les mesures qui sont prises, le transport de marchandises de la SNCF a une part de 14 % aujourd'hui contre 20 % en 2002. Rien ne va s'améliorer et on va continuer sur cette pente, c'est-à-dire que l'on va doubler le nombre de camions au Perthus. Il faut donc une rupture : il ne faut pas laisser au marché l'avenir des transports. C'est une question essentielle. Est-ce que le marché peut régler la situation ? On a vu que l'Europe n'a rien réglé et en France, on continue les mesures de libéralisation, que ce soit pour les voyageurs ou pour les marchandises et l'on ne règle pas cette situation catastrophique pour l'environnement dans les années futures.

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Que proposez-vous par rapport aux orientations ?

#### **Eugène LEFILLIATE, CGT Cheminots**

Est-ce le public ou le privé qui doit gérer cette situation ? Nous avons plusieurs propositions :

- la reprise de la dette de RFF par l'Etat ;

- une aide au développement du système de financement (en sollicitant la Caisse des dépôts et consignations et les gens qui profitent des transports) ;
- le retour de l'unicité des deux entreprises SNCF et RFF ;
- une maîtrise publique, grâce à un ministère qui se charge de donner aux modes les plus économes en énergie, c'est-à-dire le fluvial, le maritime et le chemin de fer, les moyens nécessaires. Le CIADT de 2003 a donné trois fois plus de crédits à la route qu'au chemin de fer. Sur notre région, on ne pourra reporter le routier sur le ferroviaire que de 12 % maximum car la ligne est saturée.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

L'Etat veut-il réagir ?

**Jean-Didier BLANCHET, ministre de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

Je ne vais pas revenir sur les options politiques que vous souhaitez pour la politique des transports. Je répondrai simplement sur le CIADT. Le CIADT programmait un certain nombre de choses d'ici 2012. Sur cette programmation, 75 % des crédits étaient affectés aux modes alternatifs. Donc il ne faut pas dire qu'il y avait trois fois plus de crédits affectés au routier qu'au chemin de fer.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Et la dette de RFF ?

**Jean-Didier BLANCHET, ministre de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

Du point de vue de la SNCF, c'est un avantage d'avoir laissé la dette à RFF. Loger la dette dans RFF permet à la SNCF de présenter un résultat largement positif en 2005. Dans le même temps, RFF a objectivement une dette importante, mais elle est limitée par l'article 4 qui impose à RFF de ne faire des investissements que dans la mesure où ils sont rentables. Pour le reste, l'Etat comble la différence en donnant de larges subventions à RFF. Je pense que le système n'est pas si mauvais.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Une autre intervention ?

**Thibaut LEGAYE, Association « Vélo en Têt »**

Je suis un peu surpris que les exposés n'aient pas abordé le problème de la bicyclette concernant le report modal.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est bien que vous le remarquiez car, jusqu'à présent, peu de personnes l'ont dit.

**Thibaut LEGAYE, Association « Vélo en Têt »**

La bicyclette est mal connue en France et très peu utilisée. Pourtant, on a de nombreux exemples de pays européens qui ont montré le potentiel de report modal que représentait la bicyclette, tant pour les transports locaux que pour les transports régionaux. Au niveau local, il est évident que, sur les trajets courts, la bicyclette présente des avantages nombreux : ne pas prendre de place, ne pas émettre de gaz à effet de serre, favoriser la santé publique, etc. C'est un moyen à promouvoir en ville pour inciter à un report modal de la route vers le vélo. Mais je voudrais dire que ce n'est pas un moyen qui est pertinent uniquement sur les courtes distances. Dans les pays qui ont favorisé l'utilisation de la bicyclette (Allemagne, Hollande, Italie), il y a aussi un fort report modal qui est observé lorsque la multimodalité (bicyclette + train, bicyclette + bus) est possible. Dans ces pays, dans tous les trains, il existe des wagons spéciaux qui permettent de charger 10, 20, 40 bicyclettes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci pour votre intervention. La SNCF veut-elle faire une réponse rapide ?

**Robert MATHEVET, Directeur départemental SNCF**

Je donnerai deux éléments de réponse. Le premier concerne la multimodalité aux niveaux des gares, c'est-à-dire la possibilité de développer autour des gares des espaces qui permettent de stationner des bicyclettes. Ce sont des projets qui sont développés avec les municipalités.

Le deuxième concerne la possibilité de transporter sa bicyclette dans le train. La SNCF, avec un certain nombre de partenaires au niveau des conseils régionaux, mais également des constructeurs de matériels ferroviaires, développe depuis plusieurs années des espaces réservés aux bicyclettes à l'intérieur des trains, qu'il s'agisse des TER ou des trains grandes lignes Corail.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Cela n'a pas l'air d'être suffisant pour monsieur. Il y a également d'autres expériences comme à Lyon un système de location de vélo, Velov, qui a séduit 50 000 adhérents en quelques mois. C'est un élément que nous ajouterons au débat.

**Yves-Didier GOTTELAND, Président UPE 66**

Je souhaiterais intervenir sur trois thèmes.

Le premier concerne le report modal. Je pense que nous avons une expérience ici avec le marché international St Charles qui est aujourd'hui dans une situation où, malheureusement, la demande est inférieure à l'offre, à la suite d'une défaillance de l'Etat, puisque l'actionnaire principal qui s'est retiré sur le transport combiné est l'actionnaire Etat. Ensuite, je suis spécialiste des transports lourds, puisque je viens de l'industrie de l'eau minérale qui met 8 000 à 10 000 camions par an sur

la route malheureusement. J'aimerais bien les mettre sur le rail, mais c'est difficile. Globalement, l'expérience du report modal massifié est extrêmement difficile. Il faut se rappeler qu'il y a encore un an, le grand discours de l'Etat était de dire : « le transport ferroviaire est en déficit, SNCF Fret est en déficit, les transports ferroviaires doivent augmenter de 40 à 60 % », ce qui a été réalisé. Moralité, la part de marché du ferroviaire a sensiblement diminué parce que tout le monde n'est pas capable aujourd'hui de faire des trains complets ni même ni des demi-trains. Je crois que le syndicat national du transport combiné, qui a rédigé un cahier d'acteurs, l'a particulièrement bien souligné.

Mon deuxième point concerne le transport routier, dont on a souligné les inconvénients. Je crois qu'il est aussi capable de mettre en place de nombreux progrès : la différenciation des flux (il est absurde de mélanger les camions qui vont à St Charles et les gens qui vont en vacances sur la plage, à un moment, il faudra arriver à détourner les flux de façon à ce qu'ils ne se mélangent pas de façon inconsidérée) ; la consommation d'énergie (demain et après-demain, a lieu à Perpignan le congrès mondial des énergies renouvelables, je crois que, sur le transport routier, il y a des progrès à faire, à la fois sur les véhicules hybrides, sur des moteurs qui fonctionnent à d'autres énergies que les énergies fossiles comme, pourquoi pas la pile à hydrogène ou l'énergie nucléaire).

Mon troisième point porte sur les impacts. Je crois qu'aujourd'hui la France a choisi la bonne voie. En faisant le choix de la production d'électricité à partir du nucléaire, les émissions de gaz à effet de serre liées à la production d'électricité sont très faibles. Nous avons un problème de déchets ultimes, qui a été très bien soulevé dans le débat public sur le nucléaire. Ce problème devrait pouvoir trouver une réponse dans le développement d'un réacteur à fusion.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. D'autres réactions par rapport aux orientations ?

### **Daniel HAMELIN, Directeur de l'aménagement de la ville de Perpignan**

Je me demande si ce débat n'est pas trop franco-français. Dans notre région, nous avons beaucoup de contacts avec nos voisins espagnols. Le problème des transports les préoccupe beaucoup. Les Espagnols fondent beaucoup d'espoir sur le développement ferroviaire. Quand on a des débats sur ce sujet, on s'aperçoit très vite que le point de blocage se situera aux frontières. Ce problème a-t-il été abordé dans d'autres régions ?

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Nous ne comptons pas y répondre. C'est plutôt à vous d'y répondre ou à l'Etat. Et puis, il y a les Espagnols qui sont présents. On a déjà rencontré les représentants du port du Barcelone et du centre logistique catalan. Ils nous ont donné des chiffres d'augmentation des trafics plus importants que ceux de l'Etat. Il a été dit aussi que les Espagnols subissent un décalage entre les travaux ferroviaires qui vont être faits côté espagnol et ceux qui sont faits côté français (fin des travaux en 2009 en Espagne et en 2015 en France). Monsieur Blanchet, vous voulez rajouter quelque chose ?

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

On peut espérer que l'extension de l'écartement européen jusqu'à Barcelone (*inaudible*).

A un horizon peu éloigné, il y aura une liaison moderne entre la France et l'Espagne jusqu'à Barcelone.

**Daniel HAMELIN, Directeur de l'aménagement de la ville de Perpignan**

Ce n'est pas la liaison Perpignan-Barcelone, mais c'est la remontée après vers le nord de la France et les engorgements au niveau de Nîmes et du sillon de la vallée du Rhône.

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

Il y a deux goulets d'étranglements : celui de Nîmes-Montpellier et celui de Lyon. Les deux sont supposés résolus dans notre dossier puisqu'ils font partie du CIADT. C'est vrai que, dans les deux cas, il y a encore du chemin à parcourir pour financer ces projets.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Dans les discussions menées, les Espagnols sont très demandeurs de collaboration, de coordination avec les autres ports de la Méditerranée. Il y a une demande de merroutage entre Barcelone et Marseille, puis de trafic fluvial pour remonter jusqu'à Lyon. Selon Barcelone, les ports du sud doivent se coordonner pour essayer de prendre des parts de marché sur les ports du nord.

**Jean-Pierre ESTELA, Président MNLE PACA**

Quand on parle de port, il faut parler de trafic. Si c'est pour qu'un conteneur en provenance d'Asie arrive à Barcelone pour remonter en Allemagne en traversant le Languedoc-Roussillon, nous en PACA nous ne sommes pas d'accord. Nous préférons les avoir chez nous à Fos, nous sommes équipés pour cela, nous aurons les emplois sans les nuisances. Les ports sont en compétition au niveau mondial. Barcelone est prêt à faire de la coopération, vous avez raison, mais la coopération c'est aussi la compétition : Gênes, Marseille, Port la Nouvelle, Sète. Sur le marché mondial, la coopération, oui, mais le plus court chemin pour aller en Europe du nord par les moyens ferroviaires ou fluviaux c'est l'embouchure du Rhône : Fos sur Mer.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Malheureusement, pour les armateurs qui commandent des bateaux qui viennent d'Asie, sur la carte, c'est pratiquement la même chose.

**Jean-Pierre ESTELA, Président MNLE PACA**

Une bonne nouvelle pour vous, la convention portuaire a été signée il y a 8 jours par toute l'industrie portuaire à Marseille. Tous les problèmes entre les professions portuaires sont donc réglés. La CGT a signé cette convention à la fois au Havre et à Marseille. Donc, Fos 2XL, 3XL et 4XL sont lancés.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Donc, il n'y aura plus de grève à Marseille.

**Pierre PLACE, Secrétaire CGT Cheminots Perpignan**

Je note que la présentation était très consensuelle. Le report modal apparaît comme l'une des solutions plébiscitée pour arriver à enrayer la croissance des trafics routiers. Je voudrais recentrer le débat. Monsieur vient d'évoquer la convention portuaire. A notre avis, le problème est encore loin d'être réglé. Ainsi, il y a encore de la place pour que chaque mode de transport soit complètement rempli. Concernant le territoire, un certain nombre d'éléments sont troublants et font poser des questions. Il y a 25 ans, on a créé en même temps que le Grand St Charles un espace ferroviaire mitoyen pour rééquilibrer les modes de transport utilisés pour le fret. Aujourd'hui, on s'aperçoit qu'il y a quatre chantiers ferroviaires importants : il y a trois axes ferroviaires voyageurs, il y en a deux autres qui sont fret et que l'on pourrait transformer ou utiliser pour les voyageurs. Sur le territoire des Pyrénées-Orientales, la zone autour de Perpignan est la plus dense du département. Dans cette zone, vivent 60 à 70 % de la population du Département. On a au minimum 3 axes ferroviaires et on n'arrive pas à trouver ne serait-ce que le début d'un schéma de transport multimodal. Il faut que les acteurs et les décideurs des transports du Département se retrouvent autour d'une entité publique qui permette d'harmoniser tout cela. A l'heure actuelle, chacun intervient dans sa zone, mais il n'y a pas de coordination

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Qui pourrait coordonner ?

**Pierre PLACE, Secrétaire CGT Cheminots Perpignan**

Il faut qu'un organisme public prenne cela en charge et regroupe tous les décideurs. A un moment donné, sur un territoire, il va bien falloir se parler pour avancer, sinon on ne s'en sortira pas et toute la présentation consensuelle que nous venons de voir restera lettre morte. Les possibilités existent. Nous avons à la disposition à tous ceux qui le veulent des projets de cadencement qui allient l'ensemble des types de transport en fonction de la pertinence et de la zone. Des choses peuvent être faites de manière quasi immédiate. Il en faudrait la volonté. Or aujourd'hui elle fait défaut. Il y a des besoins territoriaux qui sont moins amples que les besoins d'axe européen. Si on travaille sur les besoins de territoires plus petits, on évitera des engorgements sur les axes beaucoup plus importants.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur ?

**Denis SERRE, Consultant**

Je suis un simple citoyen. Je voudrais revenir à des banalités de base.

Premièrement, le développement de la mondialisation et des échanges internationaux vient en opposition avec les économies d'énergie. Il faut que cela soit dit. Cela veut dire que se pose immédiatement une question qu'il faudra évoquer au niveau national si ce n'est au niveau européen, celle de la relocalisation d'une série de productions nationales. Je vais répondre à Monsieur qui a vanté les mérites du nucléaire que le nucléaire ne règle en rien les problèmes, puisque les problèmes sont liés aux énergies fossiles. Regardez où la malignité se niche. Internet fait exploser la bulle des échanges internationaux : du coup, Internet milite contre les économies d'énergie et contre le protocole de Kyoto. Lorsqu'on parle de transport, on est obligé de se poser la question : pourquoi les échanges internationaux sont tels qu'ils sont aujourd'hui ? Ces échanges internationaux ne doivent-ils pas être régulés d'une autre façon ? C'est au niveau du politique que se posent ces problèmes. Ces problèmes doivent être pris en charge au niveau national et au-delà au niveau européen et au niveau d'une conférence internationale.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci, monsieur. D'autres réactions avant que nous passions à la 2<sup>ème</sup> partie de la réunion ?

**Daniel CALLA, Associations MCDP et ECCLA**

Le dossier du chaînon manquant Perpignan-Montpellier sera l'objet d'un futur débat public en 2008. J'espère que l'on tiendra cet objectif. L'autre jour, nous avons eu un colloque fort intéressant organisé par le Conseil général à Perpignan concernant l'immobilier transfrontalier suite à l'inauguration à venir, en 2009, de la ligne LGV Perpignan – Le Perthus – Figueras. Un administrateur de RFF a osé déclarer que le projet de chaînon manquant Perpignan-Montpellier ne serait pas réalisé avant au moins 2025. Nous avons un représentant de la région Nord-Pas de Calais. J'ai calculé. En 11 ans au maximum, depuis le lancement des premières études jusqu'à l'ouverture de la nouvelle gare de Lille, tout a été réalisé. Je vous rappelle pour information que la ligne Lyon – Le Perthus - Barcelone devait être inaugurée pour les Jeux de 1992. Comment voulez-vous que l'on accepte dans cette région – j'ai passé 27 ans à Paris et je peux témoigner que l'on ne parle jamais de la région Sud à Paris – d'attendre 2025 pour qu'un chaînon manquant soit réalisé ? C'est un choix politique. Bruxelles avait classé le dossier comme prioritaire, mais depuis novembre, ce dossier n'est plus prioritaire. On ne peut pas continuer ce cirque ! C'est un dossier qui était très avancé. Il faut tout reprendre. Il faudra certainement s'orienter vers une mixité de ligne fret/voyageurs. Il faut reprendre les études, cela va coûter fort cher. Je dis que ce n'est pas la solution de prolonger notre attente.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je vais donner la parole à RFF pour qu'ils vous répondent. En tout cas, je peux vous dire que la CNDP attend la saisine du maître d'ouvrage sur ce projet.

**Joseph GIORDANO, Direction régionale Languedoc-Roussillon RFF**

Je vais répondre à ce qui a été dit sur le Montpellier-Perpignan. Le contournement de Montpellier est prévu pour 2013. Concernant la ligne Montpellier-Perpignan, c'est vrai que malheureusement, elle n'est pas à l'ordre du jour du CIADT. Donc, elle pourrait ne pas être faite dans 15 ans. On ne peut pas reprocher aux élus régionaux de se battre pour que ceci change.

En tout cas, RFF va lancer une concertation en septembre sur cette ligne, qui pose des problèmes quant à sa nature (voyageurs ou mixte ?) et quant à son tracé. Il est possible de la faire avant 2020, mais il faut la volonté politique, il faut les financements. C'est encore possible, mais on a beaucoup de travail devant nous. C'est vrai qu'un projet, c'est long. Pour un projet ferroviaire ou un projet autoroutier, entre le début de la concertation et la mise en service, il faut une quinzaine d'années.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci.

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

Une étude que nous avons faite a montré que les grands projets prenaient 17 ans, depuis le débat public jusqu'à la finalisation des travaux. Ce qui a été annoncé par le Président de la commission nationale, mais aussi par le ministre à l'ouverture du débat public le 25 mars, c'est un débat public sur ce projet de ligne Perpignan-Montpellier en 2008. Si vous ajoutez 2008 + 15, vous n'êtes pas très loin de 2025.

**Eugène LEFILLIATE, CGT Cheminots**

Ce projet de ligne mixte était inscrit dans un CIADT avant 2003, mais le CIADT de 2003 l'a supprimé alors qu'il y avait des aides de l'Union européenne de 30 %. C'est bien l'Etat qui a renoncé à ce projet.

**Jean-Paul ALDUY, sénateur maire de Perpignan**

Je ne peux pas accepter que l'on dise qu'il faille 17 ans incompressibles. La ville de Perpignan avait participé au financement de ces études en 1993. Je suis entièrement d'accord avec ce qu'a dit tout à l'heure monsieur. C'est un problème de volonté politique. Je constate que, par exemple, quand on prend la décision de faire les JO, d'un seul coup, on se sent capable de faire des choses extraordinaires en l'espace de quelques années. Je ne vois pas pourquoi, pour une histoire de JO, on est capable d'aller vite, et lorsque c'est la péninsule ibérique qui est accrochée au reste de l'Europe par un cordon ombilical qui sera saturé dans les 10 ou 15 ans qui viennent, on n'est pas capable

d'avoir des procédures d'urgence allant au-delà de nos pratiques habituelles. Je crois que c'est un problème de volonté politique. Cette volonté politique existait davantage il y a 15 ans qu'aujourd'hui : c'est bien dommage. Il appartiendra à ce débat public et à tous les hommes publics qui ont des responsabilités de se battre pour modifier la machine politico-médiaco-administrative pour que l'on ait le TGV.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Très bien. Nous l'avons entendu plusieurs fois.

Je vous propose de passer à la 2<sup>ème</sup> partie de la réunion sur l'acceptabilité des mesures.

## **2<sup>ème</sup> partie : Quelle acceptabilité des mesures et des assemblages de mesures au niveau de chaque territoire ?**

### **.I Présentation des enjeux et des attentes du débat public : CPDP**

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Les 45 mesures que l'Etat a mises au débat ont été regroupées en trois grands groupes de mesures qui vont vous être présentées.

D'abord, il y a des réalités incontournables. La vallée du Rhône plus l'arc languedocien, c'est un couloir de transport multimodal nord-sud essentiel et l'un des plus chargés d'Europe. Donc, il y a quelque chose de particulier à faire au niveau des voyageurs et des marchandises.

Il y a également dans les 3 régions, Rhône-Alpes, PACA, Languedoc-Roussillon, une croissance des populations et des emplois. Ce sont des régions très attractives. La vocation touristique de ces régions fait qu'il y a des pointes de trafic de 60 à 80 % en période de vacances.

Il y a aussi des contradictions. Il y a eu dans le débat des avis divergents sur les prévisions de trafic dans les 20 ans. Une partie du public conteste l'hypothèse qui figure dans le dossier support d'une croissance du trafic de 40 % dans les 20 ans en disant qu'il y aura rupture à cause des enjeux dont on a parlé tout à l'heure : le réchauffement climatique et surtout la cherté du pétrole.

Il y a une volonté de report que l'on a tous entendue, mais pour l'instant, nous avons entendu surtout stigmatiser les camions (ce sont les camions qui doivent aller sur le fer). Pour les voyageurs, pour l'instant, on n'a pas senti vraiment que c'était aussi une priorité. Pour l'instant, on n'a pas eu ou assez peu d'acceptabilité de ces fameux changements de comportements. Comment prendre moins sa voiture ? Comment accepter d'être livré d'un produit trois jours plus tard pour éviter les transports inutiles ?

Donc, trois grandes orientations : développement d'une mobilité soutenable pour chacun des territoires, des reports modaux volontaristes voyageurs et marchandises et amélioration, requalification, création de nouvelles infrastructures.

Maintenant, il va falloir parler de l'acceptabilité des différentes mesures pour aider l'Etat à bâtir sa politique des transports. Quelles sont les mesures prioritaires, à court terme, à moyen terme et à long terme ? Il faudra également veiller à la cohérence des différentes mesures en fonction des territoires, à la coordination entre les acteurs, à l'identification des sources de financement durables. Je vais laisser Monsieur Blanchet présenter, en fonction de ces trois grandes orientations, les différentes mesures.

### **.II Présentation par l'Etat des groupes de mesures pour le territoire concerné**

#### **Jean-Didier BLANCHET, ministre de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer**

Je vais partager la présentation avec M. Hémerly, le directeur départemental de l'équipement.

Je reviens d'abord rapidement sur les hypothèses de départ : la congestion réelle en période de vacances, les problèmes de sécurité routière qui sont accentués en cas de fort trafic, y compris pour le personnel travaillant sur les autoroutes (en rappelant tout de même qu'une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale), la croissance de la mobilité avec ce chiffre de croissance de 40 % en 20 ans qui est ralenti par rapport aux dernières années, mais qui est quand même réel sauf rupture, sauf action sur cette mobilité (on y reviendra tout à l'heure), le réchauffement climatique, qui avec ses hypothèses de croissance de mobilité, conduit à une croissance des émissions de gaz à effet de serre de 10 à 30 % d'ici vingt ans parce que les progrès de la technologie ne permettront pas d'ici là un renouvellement du parc automobile qui permette de lutter efficacement contre ces émissions, le pic de pétrole (le moment où l'on atteint le maximum de proximité est situé, selon les experts, entre 2010 et 2030).

Les trois groupes de mesures dont je vous parlais tout à l'heure sont l'action sur la demande pour essayer d'avoir une mobilité soutenable (la plus difficile à mettre en œuvre), le report modal (ces mesures sont relativement bien admises et plus faciles à mettre en œuvre, même si pour un entrepreneur, ce n'est pas si facile de faire du report modal lorsque la SNCF a décidé de rentabiliser son fret), la requalification et/ou la création d'infrastructures routières supplémentaires.

## **.1 La mobilité soutenable**

Si l'on veut être dans le cadre du développement durable, il faut tenir compte de trois éléments : les objectifs économiques, puisqu'il s'agit de satisfaire les besoins d'échanges essentiels entre territoires, les objectifs écologiques, en n'oubliant pas les impacts environnementaux et notamment les émissions de gaz à effet de serre, les objectifs sociaux parce qu'il faut préserver l'emploi, donner un revenu à chacun et assurer un mode de vie correspondant aux désirs de chacun.

On est dans un ciseau dans la mesure où le report modal et la gestion des infrastructures pour améliorer la mobilité et le bilan environnemental sont l'une des solutions. La mobilisation pour accélérer le progrès technologique, c'est très important. Tout à l'heure, monsieur a indiqué que le nucléaire ne réglerait rien à notre problème. En fait, si. Vous savez que l'essentiel des déplacements sont des déplacements à courte distance, dans lesquels la voiture particulière joue un rôle important. Donc diviser par 2 les consommations unitaires des véhicules est très important et la manière d'y arriver, ce sont les véhicules hybrides qui utilisent un moteur thermique pour l'essentiel, mais qui utilisent aussi la recharge des batteries la nuit avec de l'énergie nucléaire. On arrive comme cela avec des performances de consommation de 3,4 litres/100 kilomètres.

Je poursuis avec la maîtrise de la mobilité et le changement des comportements. C'est tout le problème des mesures que nous allons maintenant énumérer : l'incitation au covoiturage, la mise au point de biocarburants, de biomasse, l'éventuelle utilisation de l'hydrogène à partir de 2050, les véhicules propres, essentiellement les véhicules hybrides dont je viens de parler, les mesures incitatives réglementaires ou fiscales (taxe sur les émissions de carbone de manière à renchérir l'utilisation d'énergie fossile, jusqu'à 60 dollars le baril supplémentaire ; il est évident que ce ne serait supportable que dans la mesure où ce serait mis en place progressivement), les quotas d'émission de CO<sub>2</sub>, qui sont déjà en vigueur dans l'industrie et qui pourraient l'être aussi dans les transports, la réduction des vitesses (réduire de 130 à 110 kilomètres/h la vitesse sur les autoroutes, c'est réduire de 20 % la consommation), la priorité aux transports en commun, le péage urbain, l'étalement des migrations touristiques (pourquoi ne pas imaginer une réservation sur les autoroutes pour ceux qui veulent partir en août ou en juillet ?), l'auto-partage (c'est-à-dire la mise en commun de voitures), l'aménagement du territoire et l'urbanisme (éviter la périurbanisation, se recentrer sur

le centre des villes), l'essor du télétravail qui réduit évidemment la mobilité, et le changement du système logistique pour supprimer des transports inutiles. J'ajoute que le transport maritime est particulièrement efficace. Cela coûte très peu en carburant de transporter un conteneur entre la Chine et l'Europe.

## **.2 Le report modal**

S'agissant des marchandises, il s'agit de mieux répartir les flux vers les modes les moins agressifs pour l'environnement, de prendre des mesures d'investissement et de gestion/exploitation pour mieux utiliser l'existant. Tout ceci pourrait permettre d'absorber la croissance prévue d'ici 2020 à condition de faire tout ce qui est nécessaire pour y arriver, ce qui n'est pas acquis d'avance. Ce sont aussi des mesures pour maîtriser la mobilité routière : j'en ai parlé, sachant que, de toute manière il faut se dire que la route restera prépondérante aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs. C'est pourquoi il faut s'attacher à tous les progrès technologiques.

S'agissant des voyageurs, la solution passe par l'amélioration de l'offre des transports en commun, par la restriction de l'usage des voitures en ville, par de nouvelles politiques de développement urbain. Ceci doit permettre un report significatif vers les transports collectifs ou les transports moins agressifs pour l'environnement, mais qui est tout de même inférieur à la croissance. De toute façon, on aura une croissance de la congestion sur les autoroutes. Les progrès technologiques, j'en ai parlé, c'est une nécessité absolue si on veut réduire les insuffisances de la route. Il faut aussi accompagner les mesures de maîtrise de la mobilité routière.

Les mesures en question sont tout ce qui concerne la gestion et l'exploitation des infrastructures aussi bien fluviales que ferroviaires existantes, une intensification de l'offre TGV et TER, un fret ferroviaire au maximum et une augmentation de la longueur des trains de 750 à 1 000 mètres puis à 1 500 mètres, le développement du transport combiné rail-route, la mise en place d'autoroutes ferroviaires, avec la mise en œuvre d'une expérimentation sur le Luxembourg-Perpignan, avec un service par jour pour commencer (une autoroute ferroviaire, c'est au moins dix services par jour), le développement des navettes fluviales de conteneurs et des autoroutes de la mer (dans la région, à partir du port de Sète et de Port la Nouvelle).

Parlons des infrastructures, avec le projet éventuel d'une liaison du bassin Rhône-Saône vers le Nord via la Moselle (des études sont en cours), des franchissements alpins et pyrénéens au-delà de ce qui a déjà été prévu, c'est-à-dire le Lyon-Turin, le Montgenèvre et une traversée pyrénéenne centrale ou atlantique. Vient ensuite la LGV Montpellier-Perpignan : on en a parlé abondamment. Un progrès technologique appliqué au ferroviaire et aussi au système d'information et d'organisation de tout cela.

Parlons maintenant de mesures fiscales. Le péage poids lourd consiste, à l'instar des Suisses avec la RPLP, d'étendre les péages sur les autoroutes à l'ensemble des autoroutes urbaines et des routes nationales. J'ai déjà parlé de la taxe carbone et des quotas d'émissions. Les certificats verts sont une autre forme de quota d'émission. Enfin, il y a la priorité aux transports en commun en ville.

## **.3 Les infrastructures routières**

En matière d'infrastructures routières, la route reste un support de l'activité des territoires et il faut adapter le réseau aux exigences de circulation, de la compétitivité économique. Il y a un certain nombre de demandes qui sont faites par les Ardéchois notamment pour désenclaver ce département

et aussi une demande que les infrastructures d'une manière générale soient plus respectueuses de l'environnement et des riverains. Il y a donc un certain nombre de requalifications à faire.

Cependant, on a noté que les populations sont opposées à l'élargissement de l'A7 dans toute la vallée du Rhône, que la préservation de l'espace et de l'environnement sont demandées par tous et que la santé, la sécurité et la lutte contre les nuisances doivent être adoptées.

Toutes ces mesures sont énumérées ici et concernent la régulation des vitesses – j'en ai déjà parlé - l'interdiction de doubler des poids lourds, la régulation des accès à l'autoroute à certaines heures ou à certaines périodes de la semaine, la modulation des péages en fonction de l'heure de la journée (pour inciter les camions à circuler davantage la nuit), une meilleure information aux usagers et les projets d'infrastructures proprement dits (l'élargissement sur place de l'A7 et de l'A9 soit à 5 voies soit à 4 voies ou encore l'autoroute des piémonts cévenols ou enfin l'aménagement des routes nationales parallèles à l'A7 et à l'A9.

D'autres thèmes sont évoqués également : le maillage régional et les liaisons est-ouest, les problèmes de financement qui sont évoqués très souvent (il ne suffit pas de décider, il faut encore mettre en place les financements), la nécessaire adaptation à un contexte très différent. Certains proposent une société qui prône d'une certaine manière la décroissance, mais sans aller jusque là, envisager des ruptures significatives avec les tendances du passé, ce sont des propositions qui sont faites dans ce débat.

Les attentes que nous avons, c'est quelle est votre perception du système de transport sur l'arc languedocien, quelle est l'acceptabilité des différentes mesures que l'on a énumérés, ceci dans le but de définir une politique des transports à long terme qui soit à la fois concertée avec les collectivités, qui réduise les contraintes que l'on a identifiées (congestion et émissions des gaz à effet de serre ) et qui soit en phase avec les attentes des citoyens.

Je vais donner la parole à Monsieur Hémerly qui va vous parler des problèmes vus par le département des Pyrénées-Orientales.

### **.III Les enjeux du département des Pyrénées-Orientales**

#### **Xavier HEMERY, DDE 66**

Bonsoir. J'espère que vous m'excuserez parce que, intervenant à ce stade du débat, il y aura un certain nombre de redites ou d'éléments déjà évoqués sur lesquels je reviendrai cependant puisque ce que je vais dire est complémentaire avec ce qui a déjà été dit.

Outre la problématique qui est commune à l'ensemble du périmètre de ce grand débat, c'est-à-dire le fait que l'on a un très fort volume de transit puisque c'est l'axe majeur de passage entre la France et l'Espagne, je voulais faire une approche plus particulière du département, peut-être en énonçant un certain nombre d'évidences.

La première chose est que nous sommes dans un département des plus attractifs, avec un cadre de vie remarquable : du littoral, des sites recherchés (littoral, montagnes, piémont), des sites naturels et agricoles remarquables. La démographie du département a été particulièrement dynamique parce que, depuis plus d'une décennie, elle est supérieure à 1 % par an et elle ne se dément pas, ce qui en soi est positif pour le département, mais qui a des conséquences, notamment dans le développement

de l'urbanisation avec plutôt des modes expansifs ou diffus, ce qui n'est pas la tradition du département qui avait plutôt préservé ses terres agricoles et regroupé l'urbanisation jusqu'à une période récente. Cela a aussi un autre handicap : les indicateurs de précarité de la population sont quand même très lourds, que ce soit le RMI, le chômage et le volume d'emplois saisonniers ou précaires. Enfin, l'économie locale est historiquement plutôt agricole avec aujourd'hui une situation où tous les secteurs agricoles sont fragiles pour ne pas dire menacés, que ce soit l'arboriculture, le maraîchage ou la viticulture. On assiste à un développement très important du tertiaire, notamment les infrastructures commerciales jugées trop abondantes par certains, pas assez par d'autres, qui engendrent une demande de déplacements importante. Et puis, bien entendu, il y a le tourisme sur lequel je ne reviens pas. Tous ces facteurs développent une forte demande de déplacements. On a un double souci : répondre à cette demande tout en préservant ce qui fait l'attractivité et l'intérêt de ce département. C'est un dilemme assez difficile à régler.

### **Le routier**

Le principal axe, c'est l'A9. Le trafic sur l'A9 croît de 9 % par an. Dans ce trafic, il y a un tiers de poids lourds : sur 30 000 véhicules/jour, il y a 10 000 poids lourds. Surtout, le réseau est de plus en plus fréquemment saturé, notamment dans les périodes d'été, parce que nous avons un trafic de proximité qui vient se mêler au trafic de grand transit. La question qui se pose est celle qui est posée dans le cadre du débat : passer de 3 voies à 9 depuis le péage de Perpignan Nord jusqu'à la frontière espagnole. En matière routière, les autres opérations importantes visent à la requalification : soit la rocade Ouest de Perpignan qui vise à remédier à cette erreur historique d'afflux massif directement au cœur de Perpignan, de façon à délester le centre de Perpignan, mais aussi à séparer les trafics de proximité des trafics de transit sur l'autoroute. L'autre volet, c'est le contournement du Boulou pour résoudre un problème de congestion : on peut penser que les premiers travaux commenceront dès 2006.

### **Le ferroviaire**

Il y a évidemment la LGV. La LGV est une ligne mixte, mais c'est du fret léger. Quand on parlait des conteneurs venant de Barcelone, je ne pense pas, vu les caractéristiques de la grande vitesse, que l'on pourra mettre tous les pondéreux sur la ligne. Ce que l'on attend après le bouclage de la ligne TGV au-delà de Perpignan vers le Nord, c'est la libération des créneaux qui permettront d'optimiser l'utilisation des capacités de fret et des capacités de TER et de déplacements urbains puisque, autour de Perpignan, il y a une étoile ferroviaire qui est assez intéressante vers la Côte Vermeille, vers le Conflent, vers les Fenouillèdes. C'est quand même un atout que l'on ne peut pas trop exploiter aujourd'hui parce qu'il y a une congestion et une saturation, mais sur lequel on a déjà fondé beaucoup d'espoir. Je rappelle que l'ensemble des responsables publics se sont engagés dans le soutien des plateformes multimodales. Il a été évoqué la dernière expérience qui est celle de l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Bettembourg au Luxembourg. Par ailleurs, il y a la plateforme St Charles de transport combiné où l'offre est supérieure actuellement à la demande et où l'on peut espérer que la libération de créneaux ferroviaires amènerait une demande nouvelle.

### **L'aérien**

Le devenir de l'aéroport de Perpignan est en question. Il n'y a aucun fret aujourd'hui. La fréquentation en termes de passagers stagne faute peut-être d'une offre diversifiée, mais il ne m'appartient pas d'en juger.

### **Le transport maritime**

Port-Vendres est le deuxième port fruitier de France, mais le site n'offre pas des capacités de développement énormes. La question, c'est de le conforter, éventuellement de l'agrandir et d'y inscrire un trafic voyageurs vers l'Afrique du Nord plus stabilisé.

De tous ces éléments, on voit qu'on a une demande de déplacements qui est de plus en plus forte, qui parfois amène à avoir des injonctions contradictoires et des choix à faire, d'où la nécessité d'avoir ce type de débat. Surtout, elles obligent, en termes d'aménagement, à voir les choses à une échelle plus grande. Il y a deux SCOT qui se bâtissent. Ces questions seront le noyau dur de ces schémas. En même temps, ces aspects nuisent en quelque sorte à l'attractivité du territoire. Il est important de faciliter la mobilité pour l'emploi, pour l'économie, pour permettre à cette mobilité d'aller vers l'emploi. Il faut revoir les politiques touristiques. C'est un enjeu économique majeur pour le département. Je pense que tout le monde ne pense qu'à un développement de ce tourisme quelque part. Effectivement, cela peut être aussi contradictoire avec les enjeux forts qui sont les enjeux liés à l'environnement.

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous concluez bientôt ?

#### **Xavier HEMERY, DDE 66**

Oui. Les déplacements nuisent d'une certaine façon à l'attractivité du territoire. Donc, il y a un certain nombre de principes majeurs en matière de développement durable qu'il faut vérifier et respecter. Le premier, la plaine du Roussillon est fortement inondable. Par rapport à toute infrastructure nord-sud longitudinale, il faut s'assurer d'une transparence hydraulique, d'un respect de l'écoulement des eaux et des bassins versants. L'A9 n'est pas construite sur ce principe-là, elle n'est pas totalement transparente sur le plan hydraulique. Autre principe, les problèmes de périurbanisation, de maîtrise de l'espace. Il y a de fortes concurrences de l'espace entre le risque, le développement de l'urbanisation et la préservation des sites naturels et agricoles. Le cadre de vie : on voit bien les grandes zones de calme, les paysages remarquables. Un secteur auquel on est sensibilisé : les dépassements des valeurs guide en matière d'ozone. Certains jours, on voit l'effet de l'aire barcelonaise sur le département. C'est une préoccupation pour l'avenir. Enfin, le département comme le Languedoc-Roussillon est riche en sites répertoriés comme présentant un intérêt sur le plan touristique. A l'échelle, cela donne une immense tâche rose : c'est pour dire à quel point il faut faire attention à ce cadre qui est le premier atout source de l'attractivité du département. On doit donc concilier un certain nombre d'objectifs qui ne sont pas convergents.

#### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Je vous propose de passer aux échanges. Nous allons intercaler les interventions des représentants des collectivités, des associations et du milieu socioéconomique.

## **.IV Propositions des acteurs du territoire**

### **Jean-Paul ALDUY, sénateur maire de Perpignan**

Il s'est dit énormément de choses. Je vais donc essayer d'être compact et même caricatural. Perpignan est à la fois une ville pont et une ville archipel.

Perpignan, ville pont. Perpignan est le point de passage principal des marchandises qui viennent d'Espagne puisque 70 % passent par ici et 30 % du côté d'Hendaye. Je reviens sur ce que je disais tout à l'heure. Pour être une ville pont, il faut que la liaison Perpignan-Montpellier se réalise dans des délais compatibles avec la croissance de ces trafics. La priorité n°2 est d'éviter que l'autoroute ne soit totalement saturée sur Perpignan et que le trafic ne se répercute sur le réseau local. Je ne vois pas pourquoi on s'arrêterait à 2x3 voies à l'entrée du péage Nord de Perpignan. Troisièmement, être la ville pont, c'est être la plateforme logistique avec cette avance de St Charles, qui est le premier ou le second centre logistique fruits et légumes d'Europe. En plus, c'est Port-Vendres, c'est l'aéroport, etc. On a là une plateforme et, avec le département, la communauté de communes et la communauté d'agglomération, on soutient son développement. Je signale d'ailleurs que c'est finalement le département et la communauté d'agglomération qui vont pallier les incapacités de RFF à prendre des risques sur la multiplication par 2 ou par 3 de la capacité du chantier combiné. C'est le fameux article 4 de RFF qui lui interdit de prendre le moindre risque. Donc, ce sont les collectivités locales qui prennent tous les risques pour développer le fret marchandises à l'endroit où toute la péninsule ibérique débouche. Là-dessus, il est clair qu'il ne suffira pas d'avoir des infrastructures. La preuve, c'est qu'aujourd'hui l'offre est supérieure à la demande. Il faudra agir sur la fiabilité. Il est clair que la fiabilité n'est pas au rendez-vous. Il faudra agir sur la diversité des services. La diversité des services n'est pas au rendez-vous. Il faudra également agir sur la tarification. Aujourd'hui, il est clair que la tarification n'est pas favorable au trafic marchandises. J'oubliais de dire qu'aujourd'hui St Charles risque d'être totalement embouteillé faute d'avoir la rocade Ouest de Perpignan parce qu'aujourd'hui c'est la voie qui traverse St Charles qui sert de rocade Ouest : l'entrée du marché risque d'être totalement bloquée, saturée. Voilà pour la ville pont.

La ville archipel est un concept tout à fait particulier. On a ici une ville de 350 000 habitants qui n'est pas agglomérée comme le sont Toulouse, Montpellier et la plupart des villes européennes. Ces habitants sont répartis sur des villages qui sont des îles et, entre ces îles, il y a des terres cultivées, qui connaissent des difficultés, mais qui sont actives. On voit bien qu'à partir de là on peut concentrer l'habitat à l'intérieur de chaque île, mais en tout état de cause les transports en commun lourds ne sont pas adaptés à ce type de ville. Personnellement, je considère que ce type de ville a d'énormes avantages en termes de qualité de vie, en termes de démocratie locale, en termes de cohésion sociale. Personnellement, je suis pour protéger ce concept d'archipel et cela a des conséquences sur les systèmes de transport. Un plan de déplacement urbain doit être adopté à la fin de cette année. Il a été étudié et financé par les deux autorités organisatrices des transports, à savoir le département et la communauté d'agglomération. Il y a donc coordination de ces deux autorités pour bâtir un PDU à l'échelle très large du bassin d'emploi qui couvre pratiquement les trois quarts du département. Dans ce PDU, l'utilisation des voies ferrées existantes a toute sa place, mais aussi l'idée de privilégier les rocades plutôt que les pénétrantes, de manière à réserver les pénétrantes aux bus en site propre : ainsi, en privilégiant les bus sur les radiales, on peut déplacer une forte proportion des déplacements domicile-travail de la voiture vers le transport en commun. Cela a été dit tout à l'heure, le mot « vélo » n'apparaît pas. Or nous pensons que c'est un mode de déplacement qui doit être privilégié surtout dans cette conception d'archipel. Il faut favoriser

l'intermodalité bus + vélo, train + vélo, voiture + vélo. Nous développons les parcs relais et nous sommes attentifs aux problèmes de tarification, entre la tarification des stationnements en centre ville, des parcs relais et des transports en commun. Une carte à l'année domicile-travail à 150 euros déplacements illimités, cela devient attractif par rapport aux déplacements en voiture.

Je voudrais terminer par deux remarques ponctuelles. Je crois beaucoup aux biocarburants, surtout dans une agglomération qui veut protéger l'agriculture. On a là la jonction entre les deux idées : trouver une activité économique pour protéger cet environnement et en même temps aller vers les biocarburants. Je crois également que notre pays n'a jamais cru aux véhicules électriques. J'ai voulu avoir un bus bi-mode sur Perpignan et je n'ai pas trouvé de constructeur capable de m'en fournir un. Quant à avoir un bus qui roule au gaz, il faut se payer la station de compression du gaz. Aujourd'hui, les véhicules électriques sont, pour des raisons de recherche, de technologie et de tarification, totalement inadaptés. En tout cas, pour la ville de Perpignan, on a renoncé à une flotte électrique parce que ce n'est pas fiable et c'est très coûteux.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Pour faciliter le report modal, il y a, dans les différentes mesures proposées, des mesures du type taxe carbone ou péage pour les poids lourds sur les routes nationales. Qu'en pensez-vous ?

### **Jean-Paul ALDUY, sénateur maire de Perpignan**

Je suis totalement convaincu que l'on réussira à déplacer les automobilistes vers les transports en commun et les modes doux par la tarification. Il faut donc jouer sur toutes les formes de tarification. C'est un débat politique. Toutes les procédures qui permettent de taxer le véhicule individuel, pour dégager les ressources pour développer les transports en commun sont bonnes. Je vous signale que l'Agence française des infrastructures de transport est financée par cette méthode, puisqu'on ponctionne les bénéfices des sociétés routières pour avoir des ressources fléchées à 70 % sur les TGV et les transports en commun.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. D'autres réactions par rapport aux différentes mesures ?

### **Robert GUICHET, président G16**

Le G16 est le groupement des industriels du département, au nombre de 16. Le G16 représente sensiblement 8 000 emplois, soit plus que St Charles (6 000 emplois). Dans l'ordre dans le département, la santé représente le premier secteur d'emplois, suivie par le tourisme. L'agriculture malheureusement décline. Je rejoins Jean-Paul Alduy quand il dit qu'il faut que l'on fasse quelque chose pour ce département. On veut mener début 2007 une grande réflexion sur la production d'autres sources de revenus pour les agriculteurs. Moi-même je suis fils d'agriculteur, mais c'est le cas de beaucoup des habitants de ce département. Il faut qu'une réflexion globale soit menée pour mieux exploiter le gisement des terres en friche à cause de la crise de la viticulture.

Par ailleurs, il faut savoir que le volume de fret montant est plus faible que le volume de fret descendant. Tout à l'heure, il a été question d'Internet. C'est vrai qu'en termes d'environnement,

on sera contraint de réfléchir pour participer avec nos sous-traitants et cotraitants à l'élaboration de cahier des charges. Actuellement, quand je veux faire voyager des marchandises, je demande un prix et un délai et c'est au sous-traitant, au transporteur de se débrouiller. Je crois qu'il faut réfléchir un peu. Votre téléphone portable a fait 3 fois le tour du monde avant de terminer dans votre poche. L'emballage est très important. Pourquoi ? Parce que mon client exige un produit irréprochable à la livraison. Automatiquement, l'emballage est beaucoup plus important que le produit lui-même. A partir de tous ces éléments, je crois qu'il y a une réflexion globale à mener. Ce que l'on a dit tout à l'heure sur les vélos est très important. Dans le train inter-cité, il sera très facile pour moi d'aller en vélo à la gare de Perpignan, d'accrocher le vélo dans le train et de le décrocher à Figueras pour aller travailler. Par ailleurs, j'irai beaucoup plus vite à Madrid à partir de février 2009 qu'à Paris : je trouve cela lamentable. On est français et on a besoin du chaînon manquant. C'est une triste réalité. On doit se déplacer plus vite, on doit pouvoir recevoir des gens plus vite. Comment êtes-vous venu de Paris ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Je suis venu en avion, pour la soirée.

**Robert GUICHET, président G16**

Jusqu'en 2025, vous viendrez en avion puisque le chaînon manquant n'est annoncé que pour 2025.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

On a beaucoup entendu parler de transports inutiles de marchandises. Croyez-vous à cette possibilité de coopération entre les chargeurs et les transporteurs ? J'ai travaillé un peu dans le domaine il y a quelques années. Même les entreprises qui avaient des politiques de développement durable avaient du mal à passer le cap de changer leur logistique et de demander autre chose à leurs transporteurs.

**Robert GUICHET, président G16**

Au niveau technique, la vitesse commerciale était, les années passées, de 90 kilomètres/h. aujourd'hui, par la route, nous en sommes à 75 km/h. Je pense qu'à partir de 45 à 50 kilomètres/h de vitesse commerciale, ce sera refusé.

Par ailleurs, on a parlé des frets de conteneurs. Le port de Barcelone, le port de Tarragone, le port de Valence ont d'autres produits à valeur ajoutée plus intéressants à récupérer que des produits qui viennent de Chine. Une personne suggérait d'élargir le canal de Suez pour récupérer les trafics d'Asie, mais les produits que l'on va ramener sont à très faible valeur ajoutée : autant les laisser à d'autres. Dans la réflexion, je crois que l'on a oublié les ports d'Anvers, de Rotterdam, d'Amsterdam qui à eux trois représentent 75 % de ce qui arrive en Europe. Marseille doit représenter 8 %. 600 conteneurs créent un emploi. Il est certain qu'à Fos, c'est nécessaire, mais à Barcelone, ce n'est pas nécessaire parce qu'ils ont pratiquement le plein emploi. Je crois que ce que vous avez évoqué tout à l'heure, le cabotage maritime, les transports maritimes, l'entente entre les ports, est nécessaire pour qu'il n'y ait pas de saturation. Ce n'est pas en étrangeant, comme l'Etat

français est en train de le faire, le passage obligé de l'arc languedocien que l'on va résoudre les problèmes. Les marchandises qui viennent d'Asie n'ont pas une valeur ajoutée importante.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Par contre, à Marseille, ils ont des projets de développement du port.

**Robert GUICHET, président G16**

Bien sûr

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'autres réactions par rapport aux mesures ? Monsieur, pour le développement du vélo. On a beaucoup parlé du vélo ce soir.

**Thibaut LEGAYE, Association « Vélo en Têt »**

Parler ne suffit pas. Vous nous avez demandé de nous exprimer sur l'acceptabilité de ces mesures, mais l'acceptabilité en regard de quoi ? En regard de nos modes de vie ? En regard de nos habitudes liées à la voiture ? On a tous une voiture en tête et on a tous du mal à se détacher d'une société qui est entièrement construite autour de la voiture. Tout à l'heure, on a dit : la priorité des priorités, c'est de faire baisser les émissions de gaz à effet de serre et, ensuite, les mesures que l'on nous a proposées pour répondre à cet objectif, c'est d'élargir l'A9 et l'A7, d'augmenter les infrastructures routières, de comprendre que la croissance des flux de voyageurs et des flux de fret est incompressible. Selon moi, la première des mesures à prendre pour diminuer les gaz à effet de serre liés aux transports, c'est de limiter les transports et non pas d'espérer un moteur propre sur un camion qui va permettre d'économiser 10 % de carburant alors que, dans le même temps, le nombre de camions sera multiplié par dix sur les routes. Tout à l'heure, il a été question de relocalisation. Beaucoup de gens se sont exprimés par rapport à l'agriculture et par rapport au fait que c'est un secteur d'emploi dans le département. A mon avis, l'avenir de l'agriculture n'est pas dans les biocarburants. Les biocarburants sont une fausse solution puisque pour produire la quantité de biocarburants nécessaires à faire circuler autant de voitures qu'aujourd'hui, il faudrait couvrir la France de colza et ne plus cultiver de légumes. Il me semble qu'une solution pour redynamiser l'agriculture locale serait de relocaliser les échanges. De cette façon, on redévelopperait un emploi local, pour une agriculture de qualité avec des circuits de distribution très courts et en même temps on agirait de manière efficace sur la lutte contre l'effet de serre puisqu'on supprime tout transport. A mon avis, c'est dans ces termes qu'il faut envisager les mesures. Il faut privilégier les mesures qui visent à limiter les transports. Or je n'entends aucune mesure dans ce sens.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Il y a des mesures dans l'urbanisme, l'aménagement du territoire, le télé-travail. La liberté de se déplacer est une liberté fondamentale

**Thibaut LEGAYE, Association « Vélo en Têt »**

C'est pourquoi j'ai commencé par dire : acceptabilité par rapport à quoi ?

Puisque vous parlez d'urbanisme, je voudrais parler des problèmes locaux. Je ne suis pas sûr que la rocade Ouest de Perpignan soit une bonne idée pour limiter les transports puisque une nouvelle rocade va accroître les transports en ville. La ville de Perpignan a des atouts énormes pour limiter les transports. C'est une ville de petite dimension, même si elle est dispersée comme un archipel. C'est aussi une ville où, grâce au climat, la pratique de la bicyclette est très facile.

Je voudrais profiter de la présence de représentants de l'Etat, notamment du ministère de l'Ecologie, et des représentants des acteurs locaux pour poser une question précise. La loi qui impose aux villes de plus de 100 000 habitants d'avoir un PDU date de 1996. Depuis 10 ans que cette loi est sortie, le PDU de Perpignan n'est toujours pas validé. J'ai lu sur le site web de la communauté d'agglomération de Perpignan que ce PDU prévoit de faire baisser la part modale du trafic automobile de 2 ou 3 %, alors que dans le même temps, la population de Perpignan augmente de 30 %. Ainsi au total, le trafic automobile augmentera de 24 %. Or la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie visait à réduire le trafic automobile dans les villes. Cet objectif du PDU de Perpignan est-il acceptable ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

C'est une question précise pour le ministère de l'Ecologie. M. GALTIER se concentre et se concerta avec ses collègues.

**Bertrand GALTIER, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Nous ferons une réponse plus complète par écrit. Je peux signaler que désormais les PDU font l'objet d'un rapport d'évaluation environnementale sur différents critères. Au moment où la décision de valider le PDU est prise, il y a de la part du décideur qui le valide une connaissance de ces éléments d'impact environnemental. Ce rapport environnemental est public, doit faire partie de l'enquête publique. Cette transparence vis-à-vis du public de l'évaluation environnementale du PDU est un élément nouveau et important suite à la transposition d'une directive sur l'évaluation environnementale des plans et programmes.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Les PDU doivent-ils être validés par l'Etat ?

**Bertrand GALTIER, ministère de l'Ecologie et du Développement durable**

Oui. Ils sont élaborés par les autorités organisatrices de transport, mais ils sont ensuite validés par l'Etat.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

La réponse vous convient-elle ? Monsieur Alduy veut répondre, sans polémiquer bien sûr.

**Jean-Paul ALDUY, sénateur maire de Perpignan**

Il est vrai que le PDU a pris du retard. Il faut dire que nous avons consacré toute notre énergie, technique, financière, humaine, à la mise en place d'un réseau de transports en commun au niveau de l'agglomération. On ne peut pas tout faire. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, nous disposons d'un réseau de transport en commun digne de ce nom sur l'ensemble de l'agglomération à la fois pour les voyageurs et pour les scolaires. Quant au PDU, sachez qu'il devrait être mis à l'enquête publique à la fin de l'année.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Monsieur Gotteland, vous deviez partir plus tôt. Vous voulez intervenir maintenant ?

**Yves GOTTELAND, Président UPE 66**

J'ai une réunion à Narbonne. Je serai de toute façon en retard. Je voudrais dire deux ou trois choses rapidement. Premièrement, les entreprises utilisent les déplacements soit pour leur personnel soit pour leurs clients, soit pour leurs marchandises. Globalement, les maîtres d'œuvre de ces déplacements, c'est nous. Ce n'est pas les autres, ce n'est pas l'Etat, ce n'est pas les collectivités, ce n'est pas les citoyens, c'est nous, consommateurs, qui avons un emploi, qui avons des déplacements culturels, qui avons des déplacements sportifs, qui avons des déplacements pour le plaisir. Donc, arrêtons de jeter l'anathème sur ceux qui se déplacent mal : c'est nous qui nous déplaçons mal.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Que faire pour ceux qui veulent se déplacer ?

**Yves-Didier GOTTELAND, Président UPE 66**

Le transport terrestre pour nous, c'est une partie de la chaîne logistique. Cette chaîne logistique n'a qu'un seul et unique intérêt, c'est de mettre quelque part de la valeur ajoutée. Or la valeur ajoutée crée de l'emploi. L'intérêt de l'entreprise, c'est quoi ? Cette valeur ajoutée, c'est pour distribuer de la masse salariale, de l'intéressement, de la participation, ce n'est pas du bénéfice qui va au patron. Ce n'est pas cela l'entreprise. Je ne sais pas si l'on se comprend bien. La logistique recouvre non seulement le transport terrestre, mais également un certain nombre de services et la plupart de ces services logistiques sont encore à inventer. Pourquoi cette partie à inventer intéresse ? Parce qu'elle apporte des emplois techniques, parce qu'elle apporte des emplois nouveaux, parce qu'elle nous protège d'une concurrence sauvage à bas prix, parce que c'est quelque chose que l'on sait faire ici. Ces services logistiques aujourd'hui servent à relier à la fois des marchandises, des personnes et des pôles logistiques. Il y en a un dans le département qui est un multipôle logistique qui est créé avec les collectivités, avec les chambres de commerce, avec les entreprises, avec les chambres consulaires. Ce multipôle de transport n'a qu'une vocation : être en réseau avec d'autres et mettre les entreprises en réseau entre elles. Quel est l'avantage de ce réseau ? C'est une forme d'archipel. Ce réseau, on y met de la valeur avec la logistique et la logistique met en réseau une troisième dimension que sont les pôles de compétitivité. Il y en a au moins deux qui nous intéressent à Perpignan : Calimed et Derby sont, sur le transport terrestre, des piliers puissants. Pourquoi ? Parce

que, sur le transport terrestre, on apporte des services comme la traçabilité, avec tous les métiers techniques que l'on peut inventer derrière et que, sur le chapitre des énergies renouvelables, le transport terrestre est en première ligne. L'intérêt de la création de ce réseau de pôles logistiques, c'est de créer, en lien avec les pôles de compétitivité, de l'emploi et donc de retrouver quelque part une espèce d'équilibre social, ce qui est l'objectif de l'entreprise et du débat. Une dernière réflexion pour finir, cette logistique a une obligation, et c'est pour cette raison que le transport terrestre aujourd'hui prend pas, une obligation de résultat économique et de compétitivité. Tant que nous n'aurons pas inventé les solutions pour que le ferroviaire soit compétitif, pour que le fluvio-maritime soit compétitif, pour que l'organisation du transport sur ces différents modes soit compétitif, on ne pourra pas détrôner la route, parce que nous consommateurs n'avons pas envie de payer plus cher au bout. C'est aussi simple que cela. Si l'on a envie d'acheter des choses qui sont fabriquées ailleurs parce qu'elles sont moins chères, la logistique y participe.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Une réflexion sur le pouvoir du consommateur. C'est lui qui décide. Beaucoup de gens ont réagi en disant qu'ils n'étaient pas informés. A la rigueur, on voit que les fraises viennent de n'importe où en avion, mais on ne sait pas combien de kilomètres elles ont parcourus. Un exemple a été relevé sur les étiquettes énergie sur l'électroménager. Ces étiquettes ont été mises en place il y a dix ans. Depuis, vous n'avez plus du tout d'électroménager qui consomme beaucoup parce que les gens font attention. Que pensez-vous d'une étiquette mentionnant la quantité de CO2 produite par le produit ? L'ADEME dit qu'un yaourt parcourt 800 kilomètres avant d'atterrir dans votre assiette. Est-ce qu'il n'y a pas un besoin d'information du consommateur ? Celui qui commande sur Internet paye le même prix s'il est livré le lendemain ou une semaine après : il préfère évidemment être livré le lendemain.

### **Yves-Didier GOTTELAND, Président UPE 66**

Vous abondez dans mon sens, je n'ai donc pas de problème. Pourquoi ? Parce qu'au niveau industriel, nous avons déjà anticipé tout cela. Nous avons été les premiers à être certifiés en France du point de vue environnemental. Globalement, cela correspond bien à une utilisation des matières premières dans un but de développement durable. J'essaie de répondre à votre question de façon plus précise. Je crois que l'on ne peut pas lancer la pierre particulièrement aux entreprises de transformation parce que la valeur ajoutée ne vient pas nécessairement de la transformation de matières premières, mais peut venir d'une idée innovante que l'on apporte et que l'on fait faire à d'autres. Sur la traçabilité en particulier, on n'est plus dans la fabrication, mais dans les idées et les services que l'on rend. Cela me semble plus intéressant quelque part que du pur tourisme ou du pur commerce.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Que pensez-vous des taxes comme la taxe carbone ou la RPLP suisse pour taxer davantage le transport routier ?

**Yves-Didier GOTTELAND, Président UPE 66**

La route marche bien, car elle est plus compétitive. Si vous taxez la route, est-ce une solution pour faire en sorte que les choses soient mieux réparties ? Je ne sais pas si c'est la solution.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Certains disent que la route ne paie pas son coût réel.

**Yves-Didier GOTTELAND, Président UPE 66**

Globalement, la route peut s'améliorer. Certes, la contrainte apporte du progrès, mais je préfère les solutions innovantes que l'entreprise apporte plutôt que les contraintes qu'on lui impose.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Des réactions par rapport aux mesures ou par rapport aux interventions ?

**Eugène LEFILLIATE, CGT Cheminots**

On a entendu le report sur le ferroviaire et là, les seules propositions que j'entends par rapport à l'axe frontière-Perpignan, c'est le contournement du Boulou et le doublement de l'autoroute à 2 x 3 voies alors qu'il existe une infrastructure ferroviaire entre Perpignan et Le Boulou avec une continuité sur Céret qui n'est pas du tout saturée. Pourquoi ne développe-t-on pas le trafic ferroviaire sur le département, notamment sur cette ligne qui existe ?

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

D'autres réactions concernant l'acceptabilité des mesures ?

**Jean-Pierre ESTELA, Président MNLE PACA**

J'ai un plan de Perpignan qui m'a été remis à mon hôtel ce soir. J'ai appris avec plaisir qu'il y avait un réseau de transport en commun, mais je ne le vois pas sur ce plan.

**Jean-Paul ALDUY, sénateur maire de Perpignan**

Je vous ai dit que le réseau de transport en commun était en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Le plan est sans doute un peu vieux.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Le plan n'a pas été réactualisé.

**Jean-Paul ALDUY, sénateur maire de Perpignan**

Vous trouvez dans tous les kiosques de Perpignan des documents qui vous donnent la carte des transports en commun dans l'agglomération. Vous le trouvez aussi sur Internet.

**Jean-Pierre ESTELA, Président MNLE PACA**

J'ai habité au Boulou. Demain, avec les normes européennes en Espagne, pourquoi faire du transit par le Boulou pour amener la marchandise espagnole en France ou ailleurs en Europe ? A-t-on bien mesuré en termes d'emplois et de transformation de la plateforme logistique du Boulou l'impact de la nouvelle ligne ferroviaire mixte ?

**Joseph GIORDANO, Direction régionale Languedoc-Roussillon RFF**

Je vais apporter quelques éléments de réponses. Nous pensons que les nouvelles liaisons ferroviaires à créer permettront d'absorber une partie de l'augmentation du trafic. En gros, il y a de la place pour tout le monde. Deuxièmement, la ligne nouvelle a un profil difficile, avec des pentes assez fortes, et en termes de fret ferroviaire, il est plutôt envisagé des trains qui ne sont pas très lourds et surtout transportant des matières à valeur ajoutée. Donc, des sites comme Le Boulou ou Cerbère gardent probablement tout leur intérêt.

**Robert MATHEVET, Directeur départemental SNCF**

Quelqu'un a évoqué la diversité de l'offre de transport de marchandises en général. Je crois que, sur les Pyrénées-Orientales, on est typiquement sur un département où l'offre de transport ferroviaire est très diverse. Il y a du transport fer-fer à la frontière, il y en aura en 2009 par la LGV, mais il y a également du transfert fer-route. Au Boulou, on fait du trafic de papier, de sucre. Ce papier et ce sucre sont très peu consommés sur la région, ils vont en Espagne. Je peux parler également du trafic des automobiles au Boulou et à Rivesaltes. Et puis, il y a le transport combiné. Donc, on a une offre très diverse qui va encore s'enrichir. Il faut évidemment parler de la plateforme Sud de l'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et Le Boulou. Si Le Boulou a été choisi, c'est en raison de la proximité de l'autoroute, de la proximité de la frontière. En dépit de l'ouverture de la LGV en 2009, c'est une offre complémentaire qui sera tout à fait pertinente.

**Jean-Pierre ESTELA, président MNLE PACA**

Les initiateurs de l'autoroute roulante ferroviaire Luxembourg-Perpignan l'arrêtent au Boulou parce qu'ils ne peuvent pas passer de l'autre côté. Demain, ils passeront de l'autre côté directement puisque les 375 000 poids lourds en provenance de la Belgique et du Luxembourg qui vont directement à la frontière espagnole ne s'arrêtent pas à la frontière espagnole, ils continuent. L'idée d'arrêter les remorques à la frontière espagnole pour leur faire faire le reste du trajet par la route est absurde. Demain, le wagon continuera. Plus le train roule, plus il est rentable. Donc, il ira à Barcelone demain et même au-delà. Pourquoi voulez-vous arrêter les camions à Perpignan ?

Par ailleurs, il serait intéressant de savoir comment vous allez pouvoir dénouer le nœud des écartements de voies entre la France et l'Espagne puisque vous avez fait un tunnel entre l'Espagne et la France qui peut prendre du fret mixte sans être tout à fait mixte. Au fond, il est un peu mixte :

on fera du fret, mais uniquement du fret à haute valeur ajoutée. On ne fait pas un investissement pareil pour un marché limité. Le jour où l'on fait un tunnel de base mixte pour circuler entre la France et l'Espagne, on le fait pour accepter tout type de fret. Sinon, on fait un investissement un peu aventureux.

**Robert GUICHET, G16**

Si vous voulez que cela s'arrête au Boulou, il faut rouvrir les bordels en France. Les chauffeurs routiers s'arrêtent en Espagne parce qu'il y a des bordels en Espagne.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Vous confirmez ce qui vient d'être dit. Je vais passer la parole à Marc MAILLET, de la FRENE

**Marc MAILLET, FRENE, Secrétaire général du Conseil international associatif pour la protection des Pyrénées**

J'espère que vous n'êtes pas trop fatigué ni lassé par le débat public.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Jamais ! Vous me posez la question, je vous réponds : jamais !

**Marc MAILLET, FRENE, Secrétaire général du Conseil international associatif pour la protection des Pyrénées**

Il y a quelques réflexions qui doivent être dites. Où est le public ? Le débat public est fait pour informer le public. Lorsqu'on dit qu'il est sélectionné, mais qu'il n'est pas suffisamment informé, il y a effectivement une difficulté. Où est le public ? Est-ce que les associations constituent à elles seules le public ? On peut dire effectivement à la fin de certains débats publics, qu'il y a eu une concertation entre Etat et associations. Concernant un certain nombre de propositions et de critiques, je pourrais imaginer que ce soit le cas. Nous en tant qu'association nous pensons que le débat public doit se dérouler de façon pluraliste. Ce que vous avez fait ici est une initiative intéressante. Perpignan, cul-de-sac de la France ou zone de passage mortifère entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Perpignan, c'est aussi de dures réalités : 3,2 millions de camions qui passent au Perthus chaque année et les flux touristiques.

Les associations que vous voulez contacter sont de deux types. Celle que je préside est une fédération de protection de la nature départementale qui rassemble à peu près 25 associations locales, mais je participe, nous participons également à un conseil international associatif pour la protection des Pyrénées. C'est à ce titre que je vais donner au débat deux documents, l'un sur le développement durable en Pyrénées et l'autre sur le problème de l'étalement urbain dans les Pyrénées. Ce sont les préoccupations des associations françaises, espagnoles et andorranes sur les Pyrénées. Concernant cette problématique du débat public, notre conseil international n'arrive pas à avoir de statut européen parce que les politiciens bloquent le statut européen au niveau des parlements, nous ne pouvons donc pas intervenir auprès de votre Commission nationale (peut-être

par France Nature Environnement y parviendrons-nous) pour qu'il y ait un débat sur les transports transfrontaliers. Ce débat est pyrénéen actuellement. Vous arrivez avec des projets de doublement de l'autoroute, mais c'est nous qui apportons les marchandises en quelque sorte. Il faut savoir que, dans le flux des camions, d'après les statistiques du ministère de l'Équipement, 26 % des trafics de la Catalogne se fait avec la Westphalie et 15 % avec la Lombardie. Nous sommes uniquement une voie de passage et nous ne sommes pas les seuls : les autres territoires aussi. Pour ces transports, les associations ont une certaine philosophie. Cette philosophie, vous l'avez un peu exprimée en disant « certains pensent », mais je crois que ce n'est pas que « certains », je pense que c'est une philosophie qui va se développer. Nous allons vers la décroissance durable, soutenable. Cette décroissance soutenable ne viendra peut-être pas d'un message politique, mais des nécessités que vous avez évoquées, le pic pétrolier, et de celles que vous n'avez pas évoquées, la rareté de certaines matières premières qui vont bloquer un certain nombre de commerces internationaux et la crise du climat à laquelle contribuent les transports (cela s'autoalimente).

Mais la problématique des associations, c'est aussi un aspect social. On a toujours 5 000 morts par an sur les routes : c'est une véritable guerre civile. Je pense que c'est insoutenable de considérer que ces 5 000 morts sont un niveau supportable.

La destruction des paysages, c'est-à-dire le phénomène routier qui pénètre en ville et défigure toutes les entrées de ville. Je pense qu'il y a aussi un véritable problème culturel.

Entrer dans la décroissance soutenable, qu'est-ce que cela veut dire pour nous ? Le basculement doit se faire par le choix voulu de la limitation des transports. Cette limitation, je pense qu'elle peut être acquise par plusieurs moyens. Le moyen le plus efficace, ce n'est pas la taxe dont vous parlez, mais c'est l'éco-redevance. A la suite d'un voyage associatif en Suisse, on voit bien que cela marche très bien puisque 40% des poids lourds qui marchaient à vide ont disparu de la surface des routes suisses. Avec une éco-redevance particulièrement élevée, les Suisses arrivent avec succès à limiter le nombre de camions et à avoir un financement pour les grandes infrastructures ferroviaires qu'ils installent pour la traversée de leur pays et en particulier pour maintenir des structures de gares de tri ferroviaire très importantes au centre des villes alors que chez nous les gestionnaires sont en train de liquider les dépendances, les voies désaffectées, etc. souvent pour des calculs purement immobiliers. Je crois qu'en Suisse, on a l'exemple inverse d'une nation qui a fait un choix. Et ce choix doit être fait démocratiquement. C'est pour cela que le débat public ne me paraît pas suffisant si en France on n'instaure pas un certain référendum par rapport aux populations. C'est à partir de la constitutionnalité du référendum suisse que le gouvernement suisse a basculé, sinon il aurait continué à être favorable au lobby routier.

Etablir la redevance : comment calculer la redevance ? Les associations ont travaillé sur le sujet. Nous pourrions vous fournir des éléments de calcul des coûts externes, des nuisances, des gaspillages.

Entraver certains déplacements immédiatement, c'est possible. Je pense qu'entraver le déplacement vers l'Andorre chez nous, c'est possible. Il est intolérable que 20 à 30 bombes roulantes partent chaque jour de Port la Nouvelle pour alimenter des consommateurs qui vont aller chercher de l'essence détaxée en Andorre. C'est invraisemblable ! Je pense que, d'autorité, il faut taxer les camions qui vont livrer de l'essence en Andorre.

Concernant les limitations de la voiture personnelle, la voiture personnelle devient effectivement nécessaire quand on voit l'impossibilité d'un autre déplacement. Quelqu'un qui est Prades et qui, pour aller à Montpellier, met 5 heures parce que les correspondances ne marchent pas le dimanche,

préfèrera prendre sa voiture. Je peux vous expliquer comment, depuis vingt ans, je me rends à Toulouse pour participer au débat public sur le massif des Pyrénées. Depuis vingt ans, c'est devenu de plus en plus « galère ». A une époque, il y avait un choix très favorable : le parking de la gare de Narbonne. Là, j'étais contraint, à cause des horaires des réunions, de déposer ma voiture au parking. Ce n'est plus possible. La SNCF fait un écrémage de clientèle avec le TGV et avec le fameux Corail Téo. Après 18 heures 46, il est impossible de rentrer ni à Montpellier ni à Narbonne ni à Perpignan. Après 18 heures 46, il n'y a aucun train qui circule vers le Sud à partir de Toulouse. Il faut attendre 7 heures le matin. Ce n'est pas ainsi que l'on va faciliter le transport de voyageurs par la voie ferroviaire ! C'est quasiment du sabotage. A partir de là, je me demande quelles sont les autorités qui vont remettre en cause ces questions alors qu'effectivement l'Etat a réussi à diviser les régions, le fret, les marchandises pour l'un, les voyageurs pour l'autre et la SNCF qui arrive à trouver un bilan positif. Je trouve cela remarquable, mais on ne s'y retrouve pas. Nos impôts ne s'y retrouvent pas. Les élus politiques ne prennent jamais le train : je le constate puisque je leur pose la question à chaque fois. Je suis le seul à prendre un autorail qui quitte Narbonne complètement surchargé le lundi matin, mais par contre je peux bénéficier dans l'après-midi si je sors assez tôt d'un train quasiment vide avec une taxation supplémentaire de 2 euros parce que c'est Téo. C'est une politique qui ne va pas faciliter le changement d'attitude. Perpignan reste encore à 3 heures de Barcelone, malgré une ligne que l'on nous promet, avec des conséquences sur les horaires pour Toulouse, qui font que l'on doit prendre la voiture pour faire l'aller et retour dans la journée.

Ce développement du rail impliquerait aussi le chevelu, parce que le chevelu n'a pas suivi, il a au contraire été désarmé. Je parle du chevelu La Tour de Carol – Barcelone - Toulouse où l'on pourrait transporter 2 à 3 millions de fret. On en a fait la preuve au niveau des marchandises. Ce sont des marchandises qui vont à Lérida : de la farine, du sel, des hydrocarbures. Ils n'ont aucune raison de prendre la route pour passer par Le Perthus. Mon temps est passé, mais monsieur le maire a parlé plus longtemps.

Le second point est l'étalement urbain. Pour lutter contre l'étalement urbain, le seul outil est les plans locaux d'urbanisme. C'est uniquement par l'intermédiaire de ces plans que le citoyen peut avoir un rôle de contestation ou d'apport nouveau. Ces plans n'étant pas à la disposition du public, on n'a pas une vision d'ensemble. La DDE ne tient plus aucune statistique de l'étalement urbain. Elle est complètement défailante pour suivre la logique et même la légalité de ces documents. Alors que reste-t-il aux associations pour lutter contre l'étalement urbain ? Il n'y a que deux lois qui sont en train d'être effritées : la loi montagne et la loi littoral. Donc, le problème de l'étalement urbain ne peut pas être vu dans son ensemble : c'est très regrettable. On nous parle de SCOT, mais on pense que les SCOT ne seront établis que lorsque l'étalement urbain sera maximum. C'est une grande difficulté pour les associations de pouvoir faire des propositions.

J'en ai fini. Je tiens mes documents à la disposition de la Commission.

### **Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci. Si vous disposez de ces documents en version électronique, nous pourrions les mettre sur le site internet de la Commission. Pour votre information, la CNDP a évolué par rapport à la loi de 2002 : elle ne peut plus être saisie directement par les associations. Par contre, les saisines sont obligatoires pour les projets alors qu'avant, ce n'était pas obligatoire. Sur les problématiques en revanche, c'est la volonté du gouvernement.

**Marc MAILLET, FRENE, Secrétaire général du Conseil international associatif pour la protection des Pyrénées**

Encore un pas en arrière.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Cela dépend. C'est le problème du verre vide et du verre plein.

D'autres réactions par rapport à l'acceptabilité des mesures ?

**Eugène LEFILLIATE, CGT Cheminots**

On entend dire que la route est plus compétitive. C'est un argument qui est repris par la direction de la SNCF malheureusement. Il faut arrêter ce slogan. On parlait tout à l'heure de cohésion sociale. Il faut inclure dedans les 110 chauffeurs routiers qui meurent sur la route chaque année. Je reviens sur la proposition initiale. Si on internalisait les coûts externes (900 milliards de francs), la compétitivité de la route serait moindre.

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

On a tenu une réunion sur la question des coûts externes à Lyon. Pour résumer, les conclusions sont les suivantes : sur les autoroutes à péage, les camions paient leurs coûts externes sauf les coûts de santé ; par contre, sur les routes nationales et sur les autoroutes urbaines gratuites, ils ne paient qu'une partie de leurs coûts externes. C'est pour cela que l'une des mesures proposées est d'instituer un péage sur l'ensemble des routes. Je ne sais pas s'il faut appeler cela écotaxe ou péage.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Ou « Eco-redevance ».

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

C'est uniquement une question de sémantique.

**Marc MAILLET, FRENE, Secrétaire général du Conseil international associatif pour la protection des Pyrénées**

Cela ne nous convient pas.

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

C'est parce que vous estimez que la redevance est légale alors que la taxe ne l'est pas. Appelons-la comme on veut. Disons qu'il s'agirait de faire payer le passage des camions sur les routes nationales et sur les autoroutes urbaines.

**Philippe MARZOLF, Président de la CPDP**

Merci pour ces précisions.

D'autres réactions ? S'il n'y a pas d'autres réactions, nous vous remercions chaleureusement d'être venus participer. Demain, nous sommes à une réunion publique à Sète. Merci et bonne fin de soirée.