

# Synthèse de la réunion territoriale de Grenoble - 4 juillet

## Accueil

**Noël LEBEL**, membre de la **Commission particulière du débat public (CPDP)** rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les moyens d'information et de participation et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

## Questions/réponses

**Jean-Paul MENARD**, membre des **Amis du rail azuréen**, regrette le manque de publicité donnée au débat et signale que ses questions posées sont sans réponse à ce jour.

## 1<sup>ère</sup> partie de la réunion : enseignements des réunions thématiques, constats et demandes

A tour de rôle, **Noël LEBEL**, membre de la Commission et **Philippe BOVY** présentent les enseignements des réunions thématiques et les orientations exprimées.

Premier constat : les transports doivent aménager, en structurant et en desservant, l'ensemble du territoire. Ce qui veut dire que les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées et que de nombreux territoires sont dans une trop grande dépendance à l'égard de la voiture et des transports routiers. La planification territoriale et les systèmes de transports doivent être liés entre eux. En ce sens, les collectivités et l'Etat ont un rôle commun déterminant à jouer.

Les personnes présentes aux réunions demandent l'accélération de la réalisation des projets ressentis comme prioritaires par les territoires :

- En PACA, le port de Marseille demande un soutien à sa compétitivité ; les habitants de cette région souhaitent voir se réaliser la LGV PACA et demandent à ce que la possibilité d'un tunnel au Montgenèvre pour les voyageurs et le fret soit étudiée.
- En Rhône-Alpes, c'est le contournement ferré complet de Lyon par l'est qui est demandé, ainsi que l'ouverture de la rive droite du Rhône aux TER. Les projets d'agrandissement de l'A7 font l'unanimité contre eux, alors que des reports de trafics de transit sur des axes alternatifs sont envisagés.
- En Languedoc-Roussillon, la ligne nouvelle mixte Montpellier-Perpignan est réclamée d'urgence alors que des divergences perdurent sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier.

Deuxième constat : les impacts environnementaux sont préoccupants. Les exposés des experts ont

permis une forte prise de conscience des enjeux globaux et notamment des risques du réchauffement climatique et de la cherté à venir du pétrole due au pic de production. De fortes attentes se sont fait jour pour réduire les impacts locaux du trafic routier (et parfois ferroviaire) concernant la santé, le bruit, la sécurité, le paysage, la biodiversité et les risques naturels.

Dans ce domaine, des alternatives “crédibles et pratiques” à la route ont été demandées afin de faciliter le changement des comportements. De même, il paraît nécessaire de se fixer des objectifs ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules. Des requalifications d'infrastructures existantes et la mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures sont également réclamées. Les personnes présentes aux réunions souhaitent l'amélioration de la sécurité des autoroutes et la limitation des vitesses.

Troisième constat : priorité doit être donnée au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.

Concernant les voyageurs, la congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en périodes de vacances. Les transports collectifs sont trop peu développés, trop peu connectés et ne couvrent pas suffisamment le territoire. Une amélioration forte de la qualité, de la fiabilité, des fréquences et du cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics permettrait de substantiels transferts modaux. Les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités doivent être généralisés pour réduire les “mobilités inutiles”. RFF et VNF se sont déclarés capables d'absorber une grande partie de la croissance future.

Concernant les marchandises, le transport routier est prépondérant et le fret ferroviaire, trop faible, manque de fiabilité. Le mode fluvial, quant à lui, est sous-utilisé alors que le fleuve et le fer pourraient absorber la totalité de la croissance future (sous réserve des investissements prévus). Des reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises longue distance sur l'axe Europe du Nord-Péninsule ibérique doivent être développés.

Il a été demandé que le marché ne décide plus seul de ses choix modaux (incitation-réglementation). Pour financer les autres modes, il paraît nécessaire de prélever davantage sur la route. Un corridor d'intérêt national et européen bénéficierait aux transports collectifs locaux.

Quatrième constat concernant les infrastructures routières : l'augmentation des capacités autoroutières risque de créer un appel d'air au trafic et de jouer contre le report modal. Les acteurs économiques s'inquiètent de la congestion croissante qui agirait comme frein à l'économie et à l'emploi. Les autoroutes A75, A51, A79, sont considérées comme des possibilités de désenclavement des territoires ou des itinéraires de délestage. Mais le public s'interroge sur la cohérence politique entre changement climatique/pic pétrolier et “l'agrandissement des tuyaux ». Les demandes du public se portent sur la gestion et l'amélioration du réseau routier existant (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier). Les élus de l'Ardèche réclament une nouvelle infrastructure. La mise à 2x2 voies de la RN88 et/ou des nationales à proximité des agglomérations sont demandées.

Les débats ont très souvent été l'occasion de questionnement sur les choix de société. Une relocalisation des activités est souhaitée, tout comme la mise en place d'un habitat mieux relié aux transports collectifs. Le culte de la vitesse est remis en cause et le public appelle au changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations, insuffisants pour atteindre le facteur 4. Les personnes présentes aux réunions souhaitent soit une évolution de la société (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur) soit une rupture (changement de modèle économique).

**Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable**, rappelle les attentes de l'Etat, compte tenu des prévisions d'augmentation des déplacements (chiffres critiqués par le public) et des contraintes environnementales à lever. L'Etat retient trois grandes orientations à l'issue des réunions thématiques :

- le report modal : cette mesure, consensuelle, permettrait de reporter la totalité de l'accroissement routier prévu pour le fret et de 10 à 30% celui des voyageurs. Par contre, l'impact, s'il est positif, paraît assez limité tant sur la mobilité que sur l'environnement.
- les infrastructures routières. Cette mesure est beaucoup plus controversée. Si une majorité s'entend sur une requalification de l'existant (mise aux normes, bruit, pollutions), les besoins nouveaux spécifiques, concernant les secteurs congestionnés ou de nouvelles dessertes soulèvent des oppositions. L'impact de ces mesures est positif pour la mobilité, mais négatif pour l'environnement.
- la mobilité soutenable : si potentiellement le progrès technologique peut avoir des effets importants, son efficacité est liée aux progrès sur les carburants, les moteurs et à des politiques collectives. L'impact de cette mesure est nul sur la mobilité et pourrait diviser de moitié les émissions de GES d'ici à 2050. Les actions sur la demande de mobilité (maîtrise de la mobilité et changements de comportements) peuvent être très variées (transports urbains, fiscalité, urbanisme, réorganisation commerciale). Un impact élevé de ces actions permettrait de maintenir la mobilité, tout en respectant l'objectif global de réduction des émissions de GES en 2050 (« facteur 4 »).

**Michel BADRE** souhaite savoir jusqu'où le public est prêt à aller dans les 3 orientations présentées et comment sortir du dilemme « congestion/nuisances ».

### Questions/réponses

**Noël BELIN, direction de la stratégie à la SNCF**, considère que la synthèse faite par la CPDP est trop générale et pas assez contrastée pour le système ferroviaire. En effet, le système ferroviaire est plus économe et émet moins de GES que les autres modes. Il souhaiterait que la CPDP accentue les mesures demandées par la SNCF : réalisation des programmes du CIADT et du contrat de plan Etat-Région, maillon manquant Perpignan/Montpellier, dans les délais fixés et mesures de report modal (réglementaires et tarifaires). Il rappelle les objectifs de RFF et de la SNCF qui sont de prendre tout l'accroissement du trafic fret et 60% du trafic voyageurs.

**Olivier BOURET, coordination des associations pour des alternatives au tout routier**, ne comprend pas quelle est la véritable contrainte dans ce débat. Pour lui, le facteur 4 est une contrainte légale. Mais les décisions du CIADT concernant les constructions d'autoroutes sont-elles également une contrainte ? D'autre part, il indique qu'il a du mal à faire le lien entre le débat de l'A51 et ses conséquences. Il souhaiterait que les campagnes d'information à l'origine des changements de comportement qui ont permis la division par 4 des morts sur la route puissent être renouvelées.

**Noël LEBEL** rassure la SNCF : la CPDP a entendu leurs demandes, mais n'a pas pu les détailler dans une synthèse. Quant à l'existence de la loi sur le facteur 4, il mentionne le fait que ce fut une découverte pour une partie du public. Il constate que sa réalisation sera compliquée et les moyens à mettre en œuvre pour y arriver divergent selon les acteurs. Enfin, concernant le débat public, il indique que dans l'ensemble, cette procédure fait avancer la prise en compte de facteurs qui auraient pu être sous-estimés.

**Jean-Pierre BOULET, ASF**, considère que les conditions nécessaires au report modal ne sont pas « gagnées d'avance ». Il rappelle qu'ASF est acteur du report modal dans la mise en route de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg. Il conteste les chiffres de report modal exposés par RFF ou la SNCF (absorption de 100% marchandises du trafic marchandises), ce chiffre impliquant que les transports soient massifiés et que tous les investissements prévus au CIADT aient été faits. Or le montant des investissements lui paraît énorme et les sociétés autoroutières, principales financeurs, ont été privatisées. Selon lui, tout ne pourra pas être fait, des choix sont nécessaires.

**Gérard LERAS, Président de la commission transport, Région Rhône-Alpes**, regrette que la présentation du débat nivelle artificiellement les problèmes. Selon lui, la rupture dans les comportements a déjà eu lieu tant en raison du coût du transport que de la prise de conscience du réchauffement climatique. Il indique l'évolution de la fréquentation des RER et la diminution de la circulation routière. Selon lui, la croissance annoncée de 40% est fautive et contredite par les faits. Il juge que les décideurs sont en retard.

**Bernard TROULET, coordination des associations pour des alternatives au tout routier**, fait référence au débat sur l'A51 et fustige le gouvernement qui n'a aucun respect du débat public. Il ne comprend pas pourquoi, dans les documents du débat VRAL, les financements ne sont pas abordés. Il espère que l'Etat ne compte pas sur des financements locaux comme pour l'A51. Il regrette que la différence de traitement faite entre la route et le rail n'apparaisse pas plus dans le débat.

**Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports**, informe Monsieur Troulet que le transfert annuel de l'Etat à RFF est de 2,5 milliards d'euros, RFF, quant à lui, ne remboursant que la partie rentable des projets. Il revient sur la polémique entre la SNCF et ASF et indique qu'il n'y a pas d'incompatibilité : pour l'Etat il s'agit de 10 à 30% de la croissance routière, pour RFF, il s'agit de 30 à 60% de la croissance routière et ferroviaire.

**Marie-Blanche PERSONNAZ, directrice d'ASCOPARG/SUP'AIR**, considère qu'entre les enjeux locaux et globaux de réduction, il y a une unité territoriale sur les 3 régions qui est celle de la très forte pollution à l'ozone. La Commission européenne et le ministère de l'Ecologie pressent les préfets de prendre des mesures.

## **2<sup>ème</sup> partie de la réunion :** **acceptabilité des mesures au niveau des territoires**

**Noël LEBEL** rappelle en préambule que la vallée du Rhône et l'arc languedocien, couloir de transport multimodal nord-sud essentiel, est le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises. La croissance des populations et des emplois dans les trois régions dépasse largement la moyenne nationale. La vocation touristique majeure de ces régions entraîne des surcharges importantes des trafics route et rail en périodes de vacances.

Il apparaît que des contradictions doivent être dépassées, notamment concernant les divergences entre les experts et une partie du public sur les chiffres de la mobilité. D'autre part, la volonté de report modal s'exprime en stigmatisant principalement le transport routier de marchandises, dont le transfert semble plus aisé à atteindre que celui des voyageurs. Enfin, la Commission constate que peu de réponses ont été apportées sur les modifications de comportements à mettre en oeuvre.

Les trois orientations maîtresses du débat à mi-parcours sont le développement des « mobilités soutenables » pour chacun des territoires ; des reports modaux plus volontaristes des voyageurs et des marchandises ; l'amélioration des infrastructures existantes et/ou la création d'infrastructures nouvelles ou de maillons manquants. Lors de la seconde partie du débat, Philippe Marzolf estime qu'il faudra identifier les mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire en distinguant ce qui relève du court, du moyen et du long terme et veiller à la cohérence des solutions proposées au regard de l'aménagement du territoire, de la coordination nécessaire des acteurs et des sources de financement.

**Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer,** présente les orientations de l'Etat suite aux réunions thématiques. Les mesures proposées au débat public sont :

- la mobilité soutenable : progrès technologique (biocarburants, biomasse, hydrogène) et actions sur la demande (incitation au covoiturage, taxe carbone, quotas d'émission de CO<sub>2</sub>, réduction des vitesses, priorité aux transports en commun en ville, migrations touristiques étalées, réservations d'accès aux autoroutes et auto partage, aménagement du territoire et urbanisme, télétravail et changement des systèmes de production/consommation).
- le report modal : amélioration du fluvial et du maritime, gestion et exploitation des infrastructures fluviales, navettes fluviales conteneurs et autoroutes de la mer, canal Saône-Moselle. L'amélioration du ferroviaire passe par une meilleure gestion et une meilleure exploitation des infrastructures ferroviaires (progrès technologique, intensification de l'offre TGV et TER, augmentation de la longueur des trains, développement du transport combiné rail-route, mise en place de l'autoroute ferroviaire, franchissements alpins et pyrénéens, LGV Montpellier-Perpignan). Des mesures réglementaires et fiscales doivent être mises en place concernant la route (péages poids lourds sur routes nationales, taxe carbone, quotas d'émission CO<sub>2</sub> et certificats verts, péage urbain).
- l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières : régulation des vitesses, interdiction de doubler pour les poids lourds, régulation des accès à l'autoroute, modulation des péages, information aux usagers, développement des infrastructures routières A7/A9 à 2x(3+2) voies sur certaines sections, A7/A9 à 2x4 voies, autoroute de piémont cévenol, aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9.

**Jean-Didier BLANCHET** rappelle que les questions posées au public par l'Etat permettront d'éclairer le gouvernement sur la perception du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, de tester l'acceptabilité locale des mesures proposées à court, moyen et long terme, afin de définir une politique des transports VRAL concertée avec les collectivités et les citoyens, réduisant les contraintes identifiées. A l'aide d'une carte, il situe le problème de la congestion là où il est le plus fort, entre Valence et Orange.

## **Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat**

**Charles ARATHOON, Directeur régional de l'équipement de l'Isère** présente les enjeux locaux d'aménagement et d'environnement de ce territoire. La géographie contrastée crée des contraintes importantes en termes de déplacement et de transports et limite l'espace disponible pour l'urbanisation. Le département de l'Isère connaît une vitalité démographique supérieure à la moyenne nationale, une économie dynamique. La conjugaison de ces deux phénomènes a pour résultat un besoin croissant d'espace et de mobilité qui conduit à une forte concurrence sur

l'occupation du sol.

En ce qui concerne les enjeux environnementaux, la qualité de l'air est fréquemment dégradée à cause du système de transport. Il témoigne du fait qu'un plan de lutte contre la pollution a été mis en place avec des mesures principalement de réduction de la vitesse. Autre nuisance, le bruit, pour lequel un programme de protection phonique est en cours. Enfin, le département est concerné par les risques technologiques (48 sites Seveso) et naturels (inondation, risque d'éboulement). Les espaces naturels, constitués par de nombreux massifs montagneux remarquables (Ecrin, Vercors, Chartreuse), créent un risque de cloisonnement de l'espace par l'urbanisation. Des corridors biologiques doivent être maintenus entre les espaces naturels afin de préserver la biodiversité.

Pour finir, il cite les principaux projets de transport. Pour le ferroviaire, la ligne Lyon/Turin (fret et voyageurs), l'aménagement du sillon alpin et le projet de shunt de Rives. Pour la route, la liaison Ambérieu-Coiranne (A48), la liaison A48-A49, la TNS : projet de contournement autoroutier de l'agglomération et le projet d'A51.

## Propositions des acteurs du territoire

**Gérard LERAS, président de la Commission transport, Conseil régional Rhône-Alpes**, revient sur les mesures soumises au débat public. Il explique que la Région essaie d'appliquer au mieux le concept de développement durable par l'urbanisme et par les aides qu'elle apporte. La mesure qu'il retient en particulier est celle de la taxe carbone et de l'internalisation des coûts. Il montre que grâce à la RPLP, la courbe d'évolution du trafic suisse est satisfaisante et cette taxe permet également de financer les projets ferroviaires. Concernant la liaison Rhône-Saône-Moselle, il juge qu'il faut se livrer à une étude d'opportunité afin de s'assurer qu'il n'y ait pas une mise en concurrence entre le fleuve et le rail (ligne Luxembourg/Lyon). Il regrette que les mesures de mobilité soutenable et de report modal soient annihilées par la proposition d'infrastructures nouvelles. Il rapporte que la Région a délibéré contre toute augmentation de capacité, contre l'A79 et l'A51, mais pour des opérations de desserte correcte de l'intérieur du territoire de l'Ardèche et l'utilisation de la rive droite pour les voyageurs (sans remettre en cause le transport du fret). Il fait référence à la carte de l'Etat et remarque que l'ouverture d'un axe autoroutier prolongé par un contournement de Valence ramènerait de la circulation supplémentaire venant du nord. Il fait part de la défiance exprimée par la Région concernant un doublement du tunnel de Fréjus et indique ce que veut la région : sillon alpin, Lyon/Turin, contournement est de Lyon. La connexion entre le transalpin et le flux nord-sud doit se faire à Ambérieux et à Portes-les-Valence pour la liaison rail-fleuve. Enfin la perspective d'un accès ferroviaire par le Montgenèvre pourra être faite pour le long terme. Il cite également l'aménagement nécessaire de la N75 et N85.

**Marc BAIETTO, Conseil général de l'Isère**, rapporte la totale cohérence des acteurs : Région, département et agglomération partagent tous la même position sur les défis posés par les déplacements. Il cite un certain nombre de mesures très économiques et rapides à mettre en œuvre : création d'une voie pour les transports collectifs sur l'autoroute, bretelle d'autoroute partagée entre vélo et voiture, voie réservée aux bus sur la nationale et réduction des vitesses à 70 km/heure. Il considère que ces actions ont un sens lourd pour les changements de comportement. Il compare lui aussi le tracé choisi par l'A51 au tunnel sous Fourvière et rapporte que l'agglomération s'y est opposée. L'optimisation de la voie ferrée (sillon alpin, branchement sur la LGV) et l'amélioration des nationales leur paraissent de meilleures solutions. Il témoigne de réflexions menées par l'agglomération : les autoroutes apaisées et la reconquête des territoires périphériques, appauvris par ces dernières. Il juge nécessaire de lier les futurs investissements de transport public à l'urbanisation, sur ces axes, afin d'assurer une densification de l'habitat. Il constate que

l'hypermarché est le seul moyen d'améliorer la capacité fiscale et souhaiterait que la Taxe professionnelle unique (TPU) permette un aménagement rationnel de l'espace. Il témoigne de la difficulté de faire admettre une densification de l'habitat qui justifie des investissements lourds de transport collectif et permet de réduire l'utilisation de la voiture. Se faisant le porte-parole des élus VRAL, il rapporte leurs craintes qu'à la suite du débat, le cabotage, pratiqué par les habitants locaux, sur l'autoroute soit interdit au profit de l'usage de transit. Il témoigne du fait que le budget des collectivités concernant les transports collectifs atteint les plafonds et qu'il va être nécessaire de trouver de nouvelles recettes. Pour lui, la taxation routière est dangereuse : « le financement par la voiture incitera au développement de la route ».

**André COING, transporteur**, explique que 80% de ses transports se font sur de longues distances. Il indique qu'il y a 40 ans, la fédération nationale du transport routier, ayant compris que la France serait un pays de transit, avait envisagé de faire du report modal de camions sur le train, au départ de plates-formes. Il pense que cette idée est venue trop tôt, que personne n'était encore sensibilisé à la circulation. Concernant le projet d'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan, il pense que l'impact ne sera pas très important et qu'il faudrait une desserte en Y (Italie, Espagne). Il se prononce pour un doublement du tunnel de Fréjus, le projet du Lyon /Turin lui paraissant très cher, trop lointain et il ne comprend pas l'intérêt de remonter la vallée du Rhône. Selon lui, l'autoroute est le moyen de transit le plus rapide et le plus sécurisant. Il indique que les investissements énormes faits sur Aiton/Orbassano ne peuvent se justifier pour 180 km. Il pense que l'A51 doit doubler l'A7, qu'il faut mettre l'A480 à trois voies. Il souhaite une fluidification de la circulation pour faciliter les livraisons.

**Jean SIVARDIERE, président de la FNAUT**, considère que le problème actuel n'est pas celui de la circulation, mais de l'avenir de la planète. Il cite les problèmes de dépendance énergétique et de réchauffement climatique. Il mentionne le rapport de la Commission sur le facteur 4 qui indique que les progrès technologiques ne permettront pas d'atteindre le facteur 4. D'après lui, l'innovation technologique peut avoir des effets pervers : il donne comme exemple les bio-carburants qui viendraient en concurrence avec la production alimentaire. Il considère que le progrès sera annihilé par la croissance des trafics et qu'il faudra le compléter par des changements de comportement. La première mesure citée par l'Etat, le covoiturage, ne peut être considérée que comme une mesure extrêmement marginale. Par contre, la réduction des vitesses est nécessaire, tout comme le développement des transports collectifs et l'utilisation du vélo. Concernant les infrastructures pour les déplacements à longue distance, il ne comprend pas comment l'Etat ose proposer des autoroutes qui sont complètement en contradiction avec le facteur 4. Selon lui, l'autoroute n'aménage pas le territoire, elle l'assèche et favorise l'absorption des petits territoires par les grands. De plus, les infrastructures sont de plus en plus coûteuses (tunnel urbain, autoroute de montagne) et il ne sera pas possible, selon lui, de financer l'A51 et des infrastructures ferroviaires. Il souhaite que les infrastructures prévues au CIADT soient revues. L'utilisation de la voie d'eau lui semble intéressante, sans toutefois avoir la puissance du ferroviaire. Il préconise de développer le trafic sur le Rhône sans créer des canaux interbassins, qui drainent peu de trafic. De plus, il considère que les bateaux n'ont qu'une capacité limitée et ne suppriment pas le camionnage (pré et post-acheminement). Le report modal ne pourra se faire, d'après lui, que quand l'utilisation de la route aura été maîtrisée : phénomène de fraude dans le transport routier. Il pense que la bonne solution pour le transport longue distance de marchandises est le modèle suisse de taxation routière.

## Questions/réponses

**Christophe LERIDAN, grenoblois**, constate que le trafic routier stagne à cause de la hausse du pétrole et il s'en réjouit. Il témoigne du fait que le réseau a plus crû que le trafic. Aussi il ne souhaite pas d'autoroutes supplémentaires. Il regrette que le maillage des axes ferroviaires ait été abandonné au profit de quelques axes et s'inquiète de l'état du réseau secondaire, menacé de disparition. Il considère que la politique du tout TGV a été poussée jusqu'à l'absurde, tout comme la localisation des gares TGV. Il se réjouit de l'électrification du sillon alpin, même si elle arrive très tard.

**Agnès ROBY** habite Voiron et travaille à Grenoble. Elle propose de remplacer les mesures de dissuasion ou de fiscalité qui concerne les automobiles par des mesures fiscales qui aide à ne pas utiliser la voiture (aide à l'achat de vélo pliant). Elle attend de l'Etat des propositions pour les ménages à petits revenus, qui se sentent responsables de leur environnement.

**Michel BADRE, ministère de l'Ecologie**, reconnaît que le dossier n'a pas fait une place assez grande au vélo.

**Noël LEBEL** interroge la SNCF sur la place donnée aux vélos dans les trains.

**Noël BELIN, SNCF**, répond que la SNCF est submergée par la demande et que les financements doivent se faire en lien avec le Conseil régional.

Pour **Gérard LERAS**, si l'on veut que le vélo soit utilisé, il faut coupler mesures d'infrastructure et mesures d'incitation. Ces solutions seront peut-être une des conclusions du débat.

**Jean SIVARDIERE** pense qu'il faut développer les vélos-stations et inciter fiscalement les déplacements domicile-travail sur les modes doux. Actuellement la fiscalité avantage l'utilisation de l'automobile. Le chèque déplacement, dans le cadre d'un PDE, peut aller dans ce sens.

**Gérard LERAS** rapporte que la Région travaille sur ce sujet et que désormais les aménagements de gares intégreront automatiquement la problématique vélo. Toutefois, il y a un problème d'adaptation des trains, notamment par un manque de capacité dans les wagons qui concerne également celle des voyageurs. Il décrit les 3 systèmes possibles : le vélo dans le train, posséder 2 vélos et système de vélos publics, comme à Lyon. Il pense qu'il faut étudier le bilan énergétique de chaque solution et les mixer.

**Paul AMBLARD, grenoblois**, reprend l'idée des changements des systèmes de production et de consommation et interroge l'Etat pour savoir ce qu'il peut faire pour éviter les transports inutiles.

**Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports**, rapporte que la principale mesure sera la taxe carbone qui obligera les entreprises à optimiser leurs transports.

**Xavier RHONE, RFF**, considère que l'aménagement du sillon alpin est un projet attaché à l'axe VRAL. Selon lui, en matière ferroviaire, les problèmes de capacité sont plutôt dans les nœuds que dans les lignes et c'est donc dans ce domaine qu'il faut investir, mais aussi dans des quais supplémentaires, des signalisations, etc. Il rapporte que le cadencement du réseau ferroviaire devrait être finalisé en 2008 et qu'il devra être prolongé par un cadencement de l'ensemble du réseau de transport public.

**Emmanuel WORMSER, habitant de Crolles**, constate que ce débat, parti d'un choix d'infrastructure débouche sur un problème de comportement et de déplacement. Il s'oppose aux solutions purement infrastructurelles (cf tableau de mesures de l'Etat) et souhaiterait qu'il soit plus question de mobilité. Il pense que l'Etat en tant qu'autorité réglementaire a des moyens d'agir hors du domaine fiscal. Il cite notamment l'urbanisme comme mesure déterminante, la nécessaire cohérence de la réglementation (schéma de développement commercial, PLU, SCOT) et le renforcement des règles de transport et de déplacement. L'assistance aux collectivités lui paraît également indispensable : les « mesurette locales » ayant en effet, selon lui, souvent des conséquences très importantes.

**Michel BADRE** considère qu'il n'y a pas de solution unique ni d'autorité unique. Selon lui, l'Etat, les régions, les départements et les villes doivent travailler ensemble.

**Jean-Paul MENARD, membre des Amis du rail azuréen**, souhaite que soient inversées les priorités de la route vers le rail. Il constate une croissance continue du trafic routier entre l'Espagne et l'Italie et prône une solution ferroviaire via le Montgenèvre. Il se félicite de la multiplication des pistes cyclables dans les Alpes-Maritimes et s'inquiète d'une éventuelle « gare betterave » près de Montélimar.

**Olivier BOURET** indique que la coordination des associations pour des alternatives au tout routier refuse toute nouvelle autoroute.

**Gérard LERAS** constate qu'il y a une différence de situation entre déplacement de voyageurs et déplacement de marchandises. S'il constate que pour les voyageurs les choses commencent à changer, pour les marchandises, leur circulation s'accélère, générée par un développement productiviste et libéral. Il rapporte qu'une partie considérable des transports marchandises viennent de flux d'Asie du sud-est et de l'Afrique par containers. Grâce à la massification, le prix du transport est devenu tout à fait minime. Il préconise la relocalisation de l'économie et une altermondialisation.