

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Réunion d'ouverture Avignon 27 mars

Intervention des ministres

Madame Nelly OLIN, Ministre de l'Ecologie et du Développement Durable et Monsieur Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer.

Monsieur PERBEN a rappelé l'importance de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien en tant qu'axes de passage, marqués à la fois par l'histoire et la géographie. Il a présenté le débat comme une nécessaire projection dans l'avenir et a fait appel à l'intelligence collective pour imaginer notre territoire et les transports dans les 20 ans à venir. En référence au CIADT du 18 décembre 2003, Monsieur Perben a évoqué la politique des transports pour les vingt prochaines années et la volonté de rééquilibrage des différents modes.

Il a rappelé les termes de la saisine de l'Etat : fonctionnement actuel, mesures envisageables, acceptation des mesures. Selon lui, l'Etat attend de ce débat des réponses qui lui permettront d'orienter les études, d'étayer sa réflexion et d'anticiper sur un avenir problématique.

A ce titre Monsieur Perben a mentionné quelques chiffres : trafic x2 sur l'A7 et x2,5 sur l'A9 en quelques années : une croissance qui va se ralentir, mais croître néanmoins de 50% d'ici 2025. Sachant que le secteur des transports représente près du tiers des émissions de gaz à effet de serre, le respect des engagements environnementaux de la France ne peut donc se concevoir sans agir dans ce domaine. Aussi Monsieur Perben a insisté sur l'importance des nouvelles technologies, sur le nécessaire changement des comportements et une meilleure organisation des transports en citant notamment le transfert modal (autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg), mais en rappelant que compte tenu de son caractère très performant, la route continuerait d'être un mode de transport dominant.

Monsieur Perben a rappelé que le débat public était un lieu d'échange d'arguments sans réserve et sans rivalité et a invité les collectivités territoriales (conseils régionaux, conseils généraux...) à contribuer à la réflexion. Il a souligné l'esprit d'initiative, de dialogue et de modestie dans lequel l'Etat envisageait ce débat et précisé qu'aucun levier d'action ne devait être écarté. Il a présenté messieurs Jean-Didier Blanchet et Michel Badré, qui représenteront l'Etat au cours de ce débat, et présenteront six pistes envisageables afin que « nous puissions tous, demain, nous déplacer le mieux possible dans un environnement écologiquement respectueux ».

Enfin Monsieur Perben a précisé que Nelly Olin et lui-même n'interviendraient plus dans ce débat, à partir d'aujourd'hui puisqu'ils l'avaient confié à la Commission nationale du débat public.

Madame Nelly OLIN a fait, en introduction, référence au fait que rien n'obligeait les pouvoirs publics à organiser un débat. Elle a souligné le fait que les questions que posent les transports sur cet axe ne sont pas simplement techniques, mais s'inscrivent dans une perspective de

développement durable. Madame Olin a insisté sur le fait qu'il faut pouvoir répondre aux besoins des acteurs économiques sans entamer le bien-être des générations futures qui n'ont aucune raison de supporter le coût des dommages de nos modes de production, de consommation et d'échange. Madame Olin a rappelé les différents engagements des pouvoirs publics en matière d'environnement :

- la Charte pour l'environnement, adoptée par le Parlement en février 2005, qui porte au niveau constitutionnel l'obligation de concilier la protection de l'environnement, le développement économique et le progrès social ; ainsi que le droit de toute personne de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ;
- Le Protocole de Kyoto et la perspective de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 ;
- La Loi de programmation sur l'énergie du 13 juillet 2005 ;
- Le cadre législatif et réglementaire relatif à l'eau, à la protection des zones Natura 2000.

Elle a également cité des approches complémentaires comme la fiscalité environnementale, les mécanismes visant à intégrer, dans les politiques de transports, le coût de leur impact environnemental, mais également les leviers de la demande de mobilité. Pour Madame Olin, seule une approche collective et citoyenne, partagée et assumée, est possible. A l'instar de Monsieur Perben, elle rappelle que le débat est totalement ouvert.

Questions/réponses

Michel VAUZELLE, Président de la Région PACA, regrette l'intitulé du débat qui exclut sa région du débat. Il mentionne l'importance de développer les voies fluviales, maritimes et ferroviaires, de créer des percées alpines et le nécessaire contournement de Lyon pour favoriser l'hinterland marseillais.

Monsieur PERBEN rassure Monsieur Vauzelle en lui assurant qu'en aucun cas la région PACA n'est exclue du débat.

Nicole CHASSAGNARD, Fédération Mieux Vivre dans la vallée du Rhône, témoigne de son souci pour l'avenir des transports dans la Vallée du Rhône et cite la multiplication des accidents. Elle réclame l'application des réglementations sur les lois acoustique, d'urbanisme et d'environnement. Elle attend que l'Etat s'engage sur une politique de transports moderne et conciliable avec le développement durable et demande aux ministres quels engagements précis peuvent-ils prendre.

Dominique PERBEN fait référence aux apports du progrès scientifique et technique et Madame Nelly OLIN rappelle que les lois acoustiques sont appliquées dans toutes les infrastructures mises en œuvre aujourd'hui.

Bernard SOULAGE, premier Vice-président de la région Rhône-Alpes réclame, avant tout, de véritables statistiques sur les transports. Il insiste sur la nécessité de prendre en compte, outre l'axe nord-sud, l'axe est-ouest afin que la vallée du Rhône irrigue, mais ne désertifie pas. Enfin, la réflexion sur le report modal ne lui semble pas suffisamment avancée et souhaite des décisions européennes et françaises. Il fera en sorte que les régions Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon s'expriment d'une même voix.

Eric BESSON, Député de la Drôme interpelle Monsieur Perben afin qu'il mette en place, immédiatement, des mesures de régulation du trafic et s'interroge sur la date des décisions du gouvernement suite au débat.

Dominique PERBEN rappelle que la régulation existe et qu'elle a été mise en œuvre, par le réseau ASF au cours de l'été dernier, il souhaite poursuivre dans ce domaine avec les Italiens, et les Espagnols, notamment. Quant aux résultats du débat public, il donnera des axes de décisions, des orientations, mais peu vraisemblablement une liste de décisions à prendre.

Alain VERBECKE, représentant d'une coordination d'associations s'interroge sur les suites du débat en rappelant que la décision relative à l'A51 était contraire à la majorité des avis exprimés. Il indique que les associations attendent de ce débat un véritable changement dans la politique de transport et des décisions courageuses. Il ne s'agit pas, pour eux, de s'interroger sur l'opportunité ou non d'infrastructures nouvelles, sans quoi ce débat serait inutile.

Dominique PERBEN rappelle que, comme son titre l'indique, ce débat a pour thème la politique des transports. Il attend de celui-ci qu'il pose les problèmes de fond, mais aussi que ses conclusions puissent être utilisées.

Présentation des modalités du débat

Philippe MARZOLF, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) présente la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, créée par la loi relative à la démocratie de proximité. Il rappelle qu'elle est là pour veiller au respect de la participation du public et faciliter le débat.

La Commission particulière est nommée par la Commission nationale avec un Président et six membres : Paul VIALATTE, Président de la cour administrative d'appel de Lyon ; Claude LEROI, Président d'honneur de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France ; Anne DEVAILLY, journaliste ; Noël LEBEL, ancien Directeur de la DATAR ; Dominique BOURG, philosophe, spécialiste du développement durable et Philippe BOVY, professeur à l'Ecole polytechnique de Lausanne. La Commission a un code éthique et déontologique : l'indépendance et la neutralité.

Les objectifs de la Commission sont la diffusion d'une information complète et transparente ; une participation active et un dialogue argumenté. Quatre principes régissent son action : la transparence, l'équivalence, l'argumentation et la symétrie. Le débat va durer quatre mois, du 27 mars au 26 juillet. La Commission a 2 mois pour élaborer un compte-rendu à partir duquel la CNDP publiera son bilan. Ensuite, l'Etat a 3 mois pour prendre une décision qui sera publiée au *Journal Officiel*.

Philippe MARZOLF mentionne que pour ce débat plusieurs documents ont été élaborés : le dossier du débat et sa synthèse ; un document complémentaire « Pour en savoir plus » et 13 documents de référence. Tous ces documents sont disponibles sur Internet et sur format papier dans les locaux de la Commission à Avignon.

Les publics concernés par ce débat sont très larges : les usagers des transports ; les collectivités territoriales ; les professionnels du transport ; les associations d'usagers ; les riverains ; les associations de défense de l'environnement...

Philippe MARZOLF rappelle qu'il ne s'agit pas aujourd'hui d'un débat sur un projet d'infrastructures, mais sur la problématique générale de la politique des transports. L'Etat pose au public, via la CPDP, plusieurs questions : la perception actuelle et future du système de transport ; les orientations souhaitables en fonction des différents composantes du développement durable (économie, écologie, social) et l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Philippe MARZOLF énumère les moyens de diffusion de l'information -le journal du débat ; le site Internet ; le numéro vert (0800 770 412) ; des conférences de presse, un sondage réalisé par l'IFOP- puis les moyens de participation : une trentaine de réunions publiques ; un système de questions-réponses ; un forum ; des contributions écrites ; des cahier d'acteurs et un atelier citoyen, particularité de ce débat public.

Dix réunions thématiques seront organisées sur les grands thèmes du débat. Trois auditions publiques permettront de recevoir les avis et les propositions des acteurs. Treize réunions territoriales permettront de débattre de l'acceptabilité des mesures. Une réunion de clôture aura lieu le 20 juillet pour tirer les premiers enseignements et envisager les suites du débat.

Philippe MARZOLF indique que l'Etat propose une quarantaine de mesures, mais que d'autres peuvent surgir en cours de débat. Il insiste sur l'importance, pour la Commission, de pouvoir dire, à la fin du débat, si ces mesures sont acceptables ou non.

Questions/réponses

Jean-Luc BENNHAMIAS, Député européen, regrette que les ministres ne soient pas restés pour entendre la fin de la réunion (il fera de même peu après). Selon lui, cela augure mal des décisions qui pourraient être prises. Il rappelle les précédents sur la LGV Méditerranée, ITER et l'A51 et craint que les politiques n'aient pas compris le travail nécessaire d'explicitation à faire en amont avec les citoyens, avant de prendre des décisions.

Philippe Marzolf rappelle que la démarche de débat public est encore très jeune et qu'il faudra un peu de temps avant que la culture française, tout en confrontation, change.

Jean-Louis ROUMEGAS, Adjoint au maire de Montpellier, président du groupe des élus Verts, regrette que le dossier support du débat ne soit pas fourni par la CPDP. Selon lui, ce dossier n'est pas satisfaisant car les simulations ne prennent pas en compte les scénarios de rupture. Monsieur Roumegas demande à la Commission du débat public qu'elle exige auprès du Ministère un dossier plus précis. Pour lui toute prospective est impossible sans scénario de rupture.

Jean-Paul MENARD, Ancien délégué du SNUT pour les Alpes-Maritimes, rappelle la nécessaire prise en compte de la région PACA.

Eric BESSON, Député de la Drôme, aimerait savoir s'il y a mécaniquement décision de l'Etat à l'issue de la Commission nationale du débat public et voudrait connaître le moment, dans le débat, où seront abordées les questions concrètes.

Philippe MARZOLF estime que les questions concrètes pourront être traitées tout au long des réunions. Quant à la question de la décision de l'Etat, la loi dit que celui qui a saisi la CNDP doit,

trois mois après la fin du débat, publier une décision au Journal Officiel. Par contre, rien n'est dit sur le type de décision, bien que le ministre ait parlé d'études et de mesures

Robert LINDECKERT, Association Développement Durable Rhône-Alpilles-Durance, apprécie la tenue d'un débat public de cette qualité et fait référence à ce système qui existe au Canada depuis les années 80. Il souhaite que la Commission essaie d'impliquer Tembec, une industrie papetière canadienne installée à Tarascon-sur-Rhône pour qu'elle vienne nous apporter son savoir-faire, notamment dans les procédures aménagement du territoire, telles les "Forêts Modèles" développés précisément au Canada après le sommet de la Terre de RIO en 1992..

Michel LENTHERIC, conseiller régional Languedoc-Roussillon et Vice-président de la Commission Transports, sollicite la Commission particulière afin qu'elle vienne animer une séance du Conseil régional sur le sujet porté au débat.

Monsieur DULAC, collectif d'association contre les autoroutes, demande à la Commission si une étude sur le cabotage en Méditerranée, dirigée par Monsieur François Liberti, député de Sète, pourrait être tenue à la disposition du public. Il s'interroge sur l'opportunité de l'enquête publique concernant l'A9.

Philippe MARZOLF se dit lui-même très surpris de voir que cette enquête publique a été menée, alors même que le débat n'avait pas commencé. Il a interrogé le préfet sur cette question et celui-ci lui a répondu que l'étude avait été faite depuis fort longtemps et que la procédure avait suivi son cours. Philippe Marzolf a rencontré le président de la Commission d'enquête et est en contact avec lui. Ils vont essayer d'intégrer dans le rapport final, un lien avec le débat public.

Exposé de la problématique du débat public

Présentation par **Jean-Didier BLANCHET** (Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer) et **Michel BADRE** (Ministère de l'Écologie et du Développement Durable) du dossier-support de l'Etat. Celui-ci se compose de quatre parties :

- Etat des lieux : un fort besoin de mobilité, toujours en croissance ; une région, le Languedoc-Roussillon, qui connaît la plus forte vitalité démographique ; une artère de transport vitale dans une situation contrainte ;
- Orientations ou politiques déjà définies, en référence au CIADT du 18 décembre 2003, qui favorise le développement économique et l'attractivité des territoires dans le cadre du développement durable, en rééquilibrant les différents modes, en améliorant la qualité des services et la sécurité ; et en luttant contre le bruit et le changement climatique.
- Perspectives sur une échéance de vingt ans : hypothèse de croissance économique de 1,9 % ; ralentissement de la croissance démographique ; augmentation ralentie des déplacements (+40 %) ; aggravation de la congestion routière et des émissions de gaz à effet de serre, donc des impacts sur l'environnement. D'où la conclusion qu'à l'horizon de vingt ans, les décisions du CIADT seront insuffisantes pour répondre aux enjeux de congestion et d'environnement. Et ce sans compter sur des facteurs de changement tels que le climat, l'incertitude sur les disponibilités et le prix des ressources pétrolières, la nécessité de la lutte contre l'effet de serre ;

une incertitude sur les phénomènes migratoires ; les aléas de la croissance économique ; les nouvelles technologies ; l'évolution des modes de vie...

- Mesures mises au débat. Au nombre de 44, elles sont regroupées en six familles pour la facilité du débat. Deux objectifs sont à atteindre : répondre aux besoins collectifs en matière d'économie, d'aménagement du territoire, et aux besoins individuels. Deuxième objectif, préserver l'environnement au niveau global et local. Les impacts de ces mesures sont variables, tout comme les délais et les acteurs qui les portent.

Jean-Didier BLANCHET présente les mesures à court terme regroupées dans la famille « régulation de l'existant ». Elles concernent la gestion et l'exploitation des systèmes de transport actuels et ont pour effet de limiter la congestion routière, d'absorber un trafic plus important, de ne pas causer de dommages supplémentaires et d'être relativement peu onéreuses en termes d'investissement.

Il poursuit avec le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, avec la priorité donnée aux modes non routiers, de manière à améliorer le bilan environnemental (autoroutes ferroviaires, autoroutes de la mer).

Il présente ensuite la troisième famille de mesures, celle qui concerne les modes routiers et qui a pour but l'amélioration de la capacité du niveau de services.

Michel BADRÉ continue la présentation avec les mesures qui concernent le progrès technologique -véhicules propres et amélioration des carburants- qui peuvent engendrer une réduction des émissions de l'ordre de 2,5.

Selon lui, les deux dernières familles de mesures répondent aux hypothèses de rupture : maîtrise de la mobilité routière (tarification, mesures réglementaires) et modification des comportements (économie, aménagement du territoire...).

Michel BADRÉ indique que le débat devra permettre d'évaluer la recevabilité de chacune de ces mesures.

Questions/réponses

Jean-Claude FLORY, député de l'Ardèche, s'interroge quant à la sécurité sur certaines portions de l'autoroute avec la conjonction de transports et d'activités dangereuses et pose la question du délestage de la Vallée du Rhône et des scénarios de crise. Il souligne, dans ce sens, l'intérêt des trafics Est-Ouest.

Jean-Didier BLANCHET renvoie à la réunion prévue sur les questions de sécurité routière et ferroviaire.

Bernard SOULAGE ajoute que ces questions sont tout aussi prégnantes sur l'agglomération lyonnaise. Il insiste sur la nécessité de regarder de très près le trafic et d'intégrer les industriels au débat. Il pense que le débat doit davantage être dans une logique de ce qui est « autour » de la vallée du Rhône.

La Fédération Mieux Vivre dans la vallée du Rhône, de Piolenc, fait le constat d'une très mauvaise qualité de l'air et du problème du bruit et demande que le ministère de la Santé soit concerné et investi dans le débat.

Michel BADRÉ la rassure en lui disant qu'un représentant du ministère de la Santé suivra le débat.

Xavier GODARD, ancien membre de la Commission sur le contournement de Nice, alerte la CPDP sur le fait que le débat pourrait se centrer essentiellement sur l'opposition entre le modèle de la rupture et celui du fil de l'eau.

Philippe MARZOLF explique que la Commission a demandé à l'Etat des scénarios. Michel Badré indique que l'Etat a préféré proposer des familles de mesures, pour laisser le jeu pleinement ouvert et éviter les repoussoirs ou culs de sac. Il rappelle que l'Etat n'a aucune idée *a priori* sur ce qui devra être fait en matière de politique.

José MARTINEZ, association de défense de l'environnement sur une commune de l'est montpelliérain, demande à ce que la procédure d'enquête publique soit suspendue et que de nouvelles solutions soient évaluées sur la base des résultats de ce débat public qui pourrait constituer une sorte de grille d'évaluation environnementale.

Jacques ESTOUR, de l'OITC, alerte les intervenants sur le fait qu'on ne fera pas d'emplois, de développement industriel sans permettre les transports. Pour lui, ce n'est pas seulement le problème du flux traversant notre région qui est en cause, mais également celui de la démographie, du développement économique et de l'aménagement du territoire. Les problèmes économiques, industriels doivent être pris en compte. Il rappelle que nos concitoyens ont besoin de travailler, de se déplacer, et que si les solutions doivent répondre à des exigences environnementales, elles ne doivent pas conduire à un blocage, faute de quoi le développement économique se ferait ailleurs que chez nous.

Jean Claude BÉRARD, président du MNLE 30, fait des propositions d'amélioration comme les autoroutes de l'information (réseau à fibre optique), le prolongement du TGV de Nîmes jusqu'au Perthus et alerte le public sur le problème des pics d'ozone et plus globalement sur la pollution qui n'a pas de frontières.

Jean-Didier BLANCHET apprécie cette intervention, parfaite illustration d'un difficile positionnement sur tel ou tel scénario, alors que quatre familles différentes sont citées dans ces propositions.

Xavier VACHEZ, Comité de Liaison des Associations pour l'Environnement Languedoc-Roussillon, aborde le problème de financement et souhaite connaître l'avancement des projets fluviaux et maritimes en Languedoc-Roussillon.

Pascal MIGNEREY, Direction générale de la Mer et des Transports, répond que les financements sont pris en charge par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Concernant les projets, le contournement de Nîmes/Montpellier est prévu au CIADT 2003, ainsi qu'une autoroute de la mer et des projets fluvio-maritimes vont être développés.

Claude LEROI, membre de la Commission particulière du débat public intervient dans l'échange pour préciser que toutes ces questions seront traitées lors de la réunion thématique qu'il organise le 27 avril sur les transports de marchandises.

Jean-Louis BEUPARLANT, Alcotrans, constate qu'environ 30 % seulement de la capacité fluviale sur le Rhône est utilisée, non pas parce que l'infrastructure n'existe pas, mais faute de

moyens de manutention. Il déplore également les problèmes de circulation sur le Rhône dûs au manque d'écluses.

Jean-Didier BLANCHET est tout à fait d'accord sur le fait que la capacité du Rhône est très supérieure au trafic. Pour lui, il est évident que si le trafic continue à se développer, il sera nécessaire de faire des investissements.

Philippe MARZOLF conclut en déclarant que c'est dans ce sens qu'il faudra travailler tout le long du débat pour arriver à débattre et construire ensemble les différents scénarios. Il remercie les participants et leurs donne rendez-vous pour les réunions de lancement de Marseille, Lyon et Montpellier.