

Synthèse de la réunion territoriale d'Alès

Philippe Marzolf débute cette réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public, les questions portées au débat et les moyens d'information. Accompagné d'Anne Devailly, il revient sur les enseignements de la première partie du débat.

Les enseignements des réunions thématiques

Les constats

En premier lieu, les dix premières réunions thématiques ont montré un fort lien entre transports et aménagement du territoire. Les participants ont également fait état d'erreurs commises dans le passé (à l'exemple du tunnel sous Fourvière à Lyon), que la politique des transports future s'attachera à ne pas renouveler. De nombreux territoires (mais pas tous) se considèrent trop dépendants du transport routier et de la voiture particulière.

Un autre point saillant des réunions thématiques est le manque de coordination souvent déploré entre collectivités territoriales et Etat. Rappelant qu'une politique de transports ne concerne pas que les grands flux, des intervenants ont appelé à une amélioration du lien entre transports et planification territoriale par le biais des PDU et des SCOT. Le rôle commun qu'ont à jouer l'Etat et les collectivités pourrait idéalement se traduire dans les directives territoriales d'aménagement, qui concernent un échelon géographique approprié.

Les projets attendus ou rejetés

Dans chaque région, un certain nombre de projets sont considérés comme étant prioritaires. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la compétitivité du port de Marseille vis-à-vis de ses voisins gènois ou barcelonais est présentée comme vitale, la réalisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice est très attendue. Les participants de cette région éprouvent aussi un grand intérêt pour un éventuel tunnel voyageurs et fret sous le Montgenèvre.

Pour les Rhône-Alpins, l'urgence est au contournement ferroviaire de Lyon. L'ouverture aux TER de la ligne ferroviaire de la rive droite fait aussi l'unanimité. En revanche, l'idée d'un agrandissement de l'A7 fait face à un refus quasi-général, le report des trafics de transit sur des itinéraires alternatifs ayant la préférence de nombreux participants.

En Languedoc-Roussillon, les avis sont partagés quant au doublement de l'A9 au droit de Montpellier. La ligne ferroviaire nouvelle Montpellier-Perpignan semble très attendue, au contraire d'une autoroute de piémont pour laquelle aucune demande n'a été particulièrement exprimée.

Des impacts environnementaux préoccupants

Le public tient à ce que soient pris en compte les enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et pic pétrolier en tête. Les participants expriment aussi de fortes attentes concernant la réduction des impacts locaux des transports. Les chiffres entendus lors des réunions thématiques renforcent cette préoccupation : en augmentant les risques de maladies pulmonaires et cardiovasculaires, les transports seraient impliqués dans 18000 morts par an. A cela s'ajoutent les questions de sécurité liées à la cohabitation sur les routes des automobiles et des poids lourds, ainsi qu'au transport des matières dangereuses.

Le bruit est un problème majeur, d'autant que les normes actuelles ne correspondent pas aux

nuisances concrètement subies par les riverains. Enfin, des inquiétudes se font jour quant aux impacts des transports sur les risques naturels, les paysages et la biodiversité.

Dès lors, il paraît important de faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives pratiques et crédibles, à même de répondre à des objectifs beaucoup plus ambitieux qu'actuellement en matière de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. Des investissements importants sont nécessaires, notamment dans les nouvelles technologies ; de nouvelles normes sont réclamées. Contre le bruit, il semble intéressant de mutualiser les protections phoniques lorsque des infrastructures se côtoient sur un petit espace.

Modifier les grands équilibres entre les modes de transports

Le public ressent la congestion routière plus fortement près des agglomérations et aux heures de pointe. Dans la vallée du Rhône, axe le plus chargé d'Europe, les transports en commun sont peu développés hors des villes ; leur couverture territoriale est faible.

La première partie du débat a fait émerger la capacité des modes non routiers à absorber une partie de la croissance future du trafic de voyageurs.

Pour ce qui est des marchandises, la prépondérance actuelle de la route est indiscutable. Le fret ferroviaire, dont les parts de marché ne cessent de diminuer depuis 40 ans, apparaît très fragile. Le fleuve montre quant à lui un potentiel certain. Ainsi, les modes non routiers seraient à même d'absorber tout la croissance du transport de marchandises.

Nombreux sont ceux qui souhaitent que le choix du mode de transport des marchandises ne soit pas soumis qu'aux seuls critères du marché. Il paraît important d'augmenter la part des modes non routiers massifiés, sachant toutefois que les trafics actuels sont au contraire courts et fragmentés.

Un effort supplémentaire doit être porté sur la qualité des transports publics : fiabilité et fréquence sont deux impératifs.

Les plans de déplacements d'entreprises doivent être généralisés. De plus, dans la mesure où 80% des habitants de la zone du débat habitent en agglomération, les plans de déplacements urbains démontrent toute leur pertinence.

Les aspects financiers doivent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage sur la route pour financer les autres modes de transports. Il paraîtrait juste de définir ces prélèvements en fonction de l'énergie consommée par unité transportée.

Les infrastructures routières

Il existe des craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable. Pour autant, les acteurs économiques voient la congestion des transports comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi.

Des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône ont été suggérés, les uns les envisageant comme un facteur de désenclavement, les autres comme une possibilité de délestage.

Une volonté d'augmentation de la capacité routière poserait la question de la cohérence avec une politique de lutte contre le changement climatique. C'est en ce sens que des intervenants proposent de mieux gérer et d'améliorer en priorité le réseau routier existant. L'objectif serait alors de proposer une sécurité accrue sans pénaliser les déplacements quotidiens ni la venue des touristes : des mesures de régulation du trafic seraient à même de répondre à cet objectif.

A noter cependant une forte demande des élus ardéchois, qui réclament une nouvelle infrastructure desservant le département. Le passage à 2x2 voies de la nationale 88 a aussi été demandé. De telles demandes s'expriment aussi pour certaines nationales proches des agglomérations, les créations d'autoroutes devant se limiter à certains « barreaux » de liaison.

Le choix de société

Philippe Marzolf conclut cette présentation en posant la question du choix de société lié à la problématique du débat. On a pu entendre ainsi des appels à la relocalisation des activités, à un changement de l'habitat et à son lien avec les transports en commun. Un certain « culte de la vitesse » a parfois été remis en cause.

Dès lors qu'ils estiment les progrès techniques insuffisant à répondre aux enjeux environnementaux, des participants ont appelé aux changements de comportements, soit par une évolution (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit par une rupture (changement de notre modèle économique).

Bilan et attentes de l'Etat

Michel Badré (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable) revient en préambule sur l'augmentation prévue de 40% du trafic en 2020, chiffre qui a été fortement contesté par une partie des participants au cours des réunions précédentes. Il insiste sur le fait que ce chiffre ne traduit pas une volonté de l'Etat, mais qu'il représente au contraire une estimation raisonnable en l'état actuel des connaissances. Masquer ce chiffre serait donc irresponsable : « *cela voudrait faire croire que tout peut se régler tout seul.* »

Les mesures soumises par l'Etat au débat sont classées en 3 thèmes :

- le report de la route vers les autres modes, ceux-ci devant alors se révéler performants et bénéficier de mesures incitatives ;
- les infrastructures routières, leur besoin et leurs limites ;
- la mobilité soutenable, recherchée au moyen de progrès technologiques et d'actions sur la demande.

Le report modal

Cette orientation consensuelle a des possibilités réelles bien que limitées. Ces mesures permettraient de reporter sur le fer ou le fleuve :

- tout l'accroissement du trafic de marchandises ;
- 10 à 30% de l'accroissement du trafic de voyageurs.

Infrastructures routières

Les mesures en faveur des infrastructures routières (requalification ou créations) ont un impact aussi néfaste sur l'environnement qu'il peut-être bénéfique sur la mobilité. On comprend donc que ce thème soit sujet à controverses.

Mobilité soutenable

D'effet nul sur la mobilité, le progrès technologique est par contre susceptible d'avoir des résultats intéressants sur les gaz à effet de serre : une division par 2 à 2,5 est attendue.

Ce chiffre ne suffisant pas à atteindre le « facteur 4 », c'est à dire la réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre, des actions sur la demande de mobilité semblent impératives. Les

possibilités dans ce domaine sont très diverses, mais il est indispensable que les mesures prises aient un fort impact.

Ces trois orientations étant définies, il reste à choisir l'importance à donner à chacune d'entre elles afin de résoudre au mieux le dilemme entre la réduction de la congestion et les enjeux environnementaux.

Echanges avec le public

Jean-Claude Bérard (MNLE 30) propose de substituer au culte de la vitesse le culte de la sécurité. Il propose trois « *solutions de progrès* » :

- l'électrification de la ligne ferroviaire Nîmes-Alès et la réalisation du viaduc de Courbessac ;
- une utilisation accrue de la fibre optique, limitant ainsi le besoin de déplacements ;
- la promotion des véhicules propres.

Max Roustan (Président de la Communauté d'agglomération du Grand Alès en Cévennes et député maire d'Alès) confirme que les travaux sur la ligne Nîmes-Alès ont bien été décidés et qu'ils permettront de capter des trajets domicile-travail.

Claude Doussière (syndicat de cheminots), souligne que le réseau ferré gardois assure une bonne couverture du département et présente donc un intérêt certain. Hélas, son état actuel ne permet pas de développer sa capacité de report modal. Les ralentissements imposés entre Alès et Bessèges et entre Mende et La Bastide en sont deux illustrations.

Il prend l'exemple d'une usine située dans la vallée de la Cèze qui aurait pu être connectée au chemin de fer. Ce n'est pas le cas et, de plus, le déplacement prochain de l'usine obligera les salariés à utiliser leur voiture pour se rendre au travail.

Jean-Michel SUAU, Conseiller général du canton d'Alès ouest, place en priorité la complémentarité des modes de transports. La prépondérance de la route s'explique par le contexte économique et notamment le flux tendu, mais a indéniablement des effets néfastes sur l'environnement.

Il est donc très intéressant de promouvoir l'intermodalité, en valorisant la ligne Béziers-Neussargues et la ligne des Cévennes, ce qui nécessite cependant des investissements.

Concernant la route, il regrette que les deuxième et troisième tronçons de la 2x2 voies Alès-Nîmes ne soient pas financièrement assurés.

En ville, il est nécessaire de travailler la cohérence et la complémentarité pour les transports domicile-travail. Pour le conseiller général, tout est question de coopération entre les acteurs, de volonté politique et surtout de moyens financiers.

Les taxes seraient-elles une bonne solution pour dégager ces moyens, questionne Philippe Marzolf ? Les péages existent déjà, répond-il, mais il reste à faire le choix politique de réaliser les investissements adéquats. Un effort sur les tarifs est aussi envisageable pour augmenter l'intérêt pour le train.

Bernard Duru, Directeur départemental de l'Équipement, tient à corriger certains propos et à rappeler avant tout que son administration n'est pas un service des routes exclusivement, mais bien un service de tous les transports. Il dit sa « *fierté* » de réaliser à la fois des équipements ferroviaires et routiers. Concernant ces derniers, le financement du 2^{ème} tronçon de la 2x2 voies existe.

Christian Dubost, Directeur régional de RFF, effectue une mise au point sur le réseau départemental. En premier lieu, les 8 minutes que permettra de gagner le viaduc de Courbessac se traduiront par un gain de 100 000 voyageurs par an. La priorité suivante sera de changer le système de signalisation afin d'accroître le nombre de trains.

Il conteste avec véhémence l'idée que la sécurité du réseau secondaire ne serait pas assurée. Au contraire, c'est justement pour garantir cette sécurité que des ralentissements ont été imposés sur certaines lignes en mauvais état.

Enfin, il appelle à la contribution de chacun au plan de rénovation du réseau annoncé par le Ministre : RFF, la SNCF et l'Etat y seront bien sûr parties prenantes, mais les Conseils régionaux voire d'autres institutions apporteront « *une capacité d'accélération* ».

Béatrice Bernard-Chanson, groupe local des Verts Alès-Cévennes regrette le manque de TER de nuit, qui empêche les habitants des villages cévenols de se rendre en soirée à Nîmes autrement qu'en voiture.

Constatant une saturation croissante de la rocade d'Alès, elle s'enquiert des mesures prévues pour éviter une saturation totale au moment où les deux rocades seront raccordées.

Elle souhaite enfin le développement des pistes cyclables.

Max Roustan explique le tracé envisagé de la future rocade bis, pour laquelle des études sont en cours. Plusieurs communes ont déjà adapté leur Plan local d'urbanisme (PLU) en prévision de sa réalisation.

Suzanne Dumas considère que la question des transports ne peut être résolue que par une politique générale apportant davantage de cohérence, notamment sur le plan urbanistique.

Franck Corraze pointe ce qu'il considère comme « *une incohérence depuis 30 ou 40 ans* » : pour la liaison entre Nîmes et Alès, si autant de moyens avaient été alloués au fer qu'ils l'ont été à la 2x2 voies, les gardois bénéficieraient d'un « *véritable métro* » entre ces deux villes.

S'il comprend les limitations de vitesse des trains pour des raisons de sécurité, il ironise sur le fait que des automoteurs destinés à circuler à 140 km/h soient contraints à rouler à 30 km/h à l'entrée d'Alès. Il déplore aussi le manque d'ambition du nouveau viaduc, dont la voie unique ne favorisera pas le cadencement des trains.

Evoquant la ligne nouvelle à grande vitesse en Languedoc-Roussillon, il se voit confirmer l'absence de nouvelle gare TGV entre Nîmes et Montpellier.

Ses demandes vont d'un tramway à Nîmes à une réouverture de la voie ferrée Alès-Montpellier, mais portent surtout sur le besoin d'un organisme mettant en cohérence les autorités organisatrices de transports, la DDE pouvant éventuellement jouer ce rôle. Les moyens financiers sont évidemment indispensables.

Philippe Domergue (Conseil supérieur du service public ferroviaire) explique que le déclin du fret ferroviaire, « *organisé par la politique des transports française* », risque d'aboutir à la disparition du wagon isolé.

Si la DDE se félicite de mener au même rythme les projets routiers et ferroviaires, il aurait fallu selon lui privilégier ces derniers. Il s'attriste des ralentissements auxquels sont contraints les trains gardois, qualifiant le plan ministériel de « *rustine* », les ressources mobilisées étant prélevées sur d'autres rubriques.

La « *rustine* » est tout de même de belle taille, corrige **Jean-Didier Blanchet, du Ministère des Transports**. Le plan pluriannuel mobilise 70 millions d'euros cette année pour aboutir en 2010 à 600 millions, qui correspondent au montant total de la rénovation estimé dans le récent audit sur le réseau ferroviaire.

Sandrine Deblois, Arc'Avène estime que les gaz à effet de serre sont « seulement » un risque à long terme. Il y a plus urgent : traiter les impacts des autoroutes sur la faune et la flore qui, eux, sont immédiats.

D'autre part, au lieu de rechercher plus de déplacements, plus de vitesse, d'aller plus loin, ne serait-il pas plus simple « *d'habiter où l'on travaille, de manger ce qui est produit à côté* » ?

Michel Badré se dit bien conscient que des problèmes globaux aussi bien que locaux se posent. Il relate la difficulté à expliquer au grand public les enjeux de biodiversité, constatant que parmi les impacts environnementaux locaux, c'est davantage le bruit qui suscite des réactions.

Pour lui, l'idée du « ciseau » congestion / impacts environnementaux résume le mieux ces enjeux complexes en repérant les questions les plus centrales.

Jean Garrigues, Président de la société Richard Ducros, rappelle l'importance de la notion de chômage, qui est selon lui un élément de la problématique insuffisamment abordé dans un contexte de compétition mondiale.

Partisan du rail, il est également favorable à la quatre-voies Nîmes-Alès, dont l'inachèvement pose le problème de l'acheminement des convois exceptionnels.

Bernard Duru répond que la déclaration d'utilité publique mentionne bien la mise à 2x2 voies de l'ensemble de la route Nîmes-Alès, la priorité du moment étant l'évitement de la traversée de Nîmes.

Il prévoit que l'on ira de Nîmes à Alès plus rapidement par le fer que par la route.

Acceptabilité des mesures et groupes de mesures présentées par l'Etat.

Jean-Didier Blanchet présente les mesures soumises au débat par l'Etat, classées en 3 grandes orientations.

5 constats président à l'élaboration de ces mesures :

- la congestion des transports ;
- les préoccupations liées à la sécurité routière ;
- la croissance annoncée de la mobilité ;
- le réchauffement climatique ;
- l'épuisement à terme des réserves pétrolières.

Il présente les 3 orientations (mobilité soutenable, report modal, optimisation et/ou création d'infrastructures routières). Dans le troisième thème, il détaille plus particulièrement la construction d'une autoroute de piémont cévenol : de nombreuses demandes ont été exprimées à ce sujet en Ardèche, tandis que le Conseil régional Rhône-Alpes veut, selon la citation de Jean-Didier Blanchet, « *un objet routier structurant* ». En revanche, les acteurs de Languedoc-Roussillon ont exprimé très peu d'attentes d'une telle autoroute.

Enjeux d'aménagement du territoire et des transports

Bernard Duru explique ensuite les enjeux de territoire liés à la problématique des transports. La démographie régionale est très dynamique et s'accompagne d'un développement urbain mal maîtrisé. Cela se traduit par une explosion des déplacements, principalement au profit de la voiture particulière.

Le département du Gard se caractérise par de grandes disparités économiques et spatiales. Il renferme des paysages et un patrimoine historique de très bonne qualité. Enfin, le risque inondation y est extrêmement fort.

Rappelant que les réponses aux enjeux des transports auront des conséquences sur l'aménagement du territoire, le Directeur départemental de l'Équipement mentionne trois points-clés pour le département.

Premièrement, le Gard a un accès très privilégié aux infrastructures longue distance (TGV, aéroport de Nîmes, autoroutes de la vallée du Rhône et du Languedoc). Mais, concentré essentiellement au Sud du département vers la bande littorale, le système de transports est fragile : l'autoroute est saturée, la LGV demande à être prolongée et l'aéroport est mal protégé (problème du bruit). Il en résulte un double enjeu :

- le Gard doit conserver cet accès à la longue distance, pour des raisons de compétitivité économique ;
- il faut s'interroger sur les réels bénéfices d'une telle concentration des infrastructures.

Deuxièmement, Alès connaît deux problématiques : les liaisons économiques et la mobilité par rapport aux autres villes. La rive droite du Rhône recèle un certain nombre de potentialités. A cet endroit, un projet routier a obtenu une déclaration d'utilité publique. De plus, il existe une demande récurrente d'ouvrir la ligne ferroviaire de la rive droite aux voyageurs.

Les liaisons routière et ferroviaire Alès-Nîmes sont bien engagées mais restent à finaliser. Surtout, Bernard Duru juge essentielle la jonction entre Alès, la vallée du Rhône et l'ouest de la région.

Troisièmement, compte tenu du fait que le plus gros de la pollution est émise dans les agglomérations, l'organisation de la circulation en ville est une question fondamentale. Dans cette optique, les PDU donnent clairement la priorité aux transports en commun.

Il est important de mettre en cohérence les transports avec le développement et l'organisation des villes et de préserver la qualité de l'espace. Pour cela, la coopération entre les communautés d'agglomération est très intéressante

Patrick Brie (DIREN Languedoc-Roussillon) présente les enjeux environnementaux du Gard. Comme indiqué précédemment, les risques naturels sont très forts, et ont une relation avec les transports. Pour réduire le risque d'inondations, les nouvelles infrastructures doivent assurer une parfaite transparence hydraulique.

Les ressources naturelles que représentent les terres agricoles ne peuvent pas être reconstituées si elles sont consommées. Il est d'autant plus important de préserver l'autre ressource naturelle qu'est l'espace, en limitant le risque de périurbanisation, notamment au moyen des documents de planification. A l'intérieur de ces zones urbanisées, il faut mettre en place des transports en commun.

Le Gard connaît aussi des problématiques de pollution (ozone, GES) et de préservation de la biodiversité. Sur ce dernier point, le département comporte un grand espace non cloisonné, les Cévennes, ainsi que quelques grands corridors écologiques. Sur le plan du bruit, on retrouve un grand contraste entre le calme des Cévennes et les problèmes rencontrés dans les villes.

Echanges avec le public

José Richez (comité citoyen de Saint-Ambroix) estime que certaines mesures peuvent être prises à court terme : améliorations des transports en commun sur les routes existantes, développement des industries locales,...

Maurice Mayol, Maire de Génolhac, rappelle que la ligne ferroviaire des Cévennes ne s'arrête pas à Alès. Des améliorations sont d'autant plus nécessaires sur l'ensemble de la ligne que des gens viennent s'installer dans les Cévennes pour travailler à Alès ou Nîmes. De même, les routes entre Alès et la Lozère sont dans un état difficile et nécessiteraient des améliorations.

Plutôt qu'une autoroute des Piémonts, il est favorable à une amélioration du réseau existant voire au développement de routes à 2x2 voies, notamment pour relier Alès à la vallée du Rhône.

Jean-Claude Chanteloup, Délégué de la Prévention routière, partage ces avis sur la priorité à donner à la requalification de l'existant.

Thierry Ferré, syndicaliste, exprime son attachement à la ligne ferroviaire des Cévennes, qui permettrait de participer au désenclavement de Nîmes et Alès. Il pense qu'il y doit avoir complémentarité entre les modes et non concurrence.

A propos du consensus décrit au sujet du report modal, il note que les difficultés à trouver des financements demeurent : il lui semble que les moyens sont trouvés plus rapidement en faveur de la route.

Il appelle l'Etat à intervenir pour ne pas laisser les décisions au seul marché. Il est aussi nécessaire de revoir la production des entreprises, qui se caractérise actuellement par l'éclatement des sites.

Il propose une table ronde entre autorités et usagers, organisée par exemple sous l'égide de la préfecture. Cela permettrait par exemple d'éviter les doublons entre trains financés par le Conseil régional et cars du Conseil général.

Enfin, la réouverture aux voyageurs de la rive droite du Rhône ne coûterait « *quasiment rien* ». Quant à l'amélioration de la signalisation, 2007-2013 lui semble une échéance trop tardive.

Christian Sater, cheminot, regrette que la présentation des mesures n'aborde pas la question des budgets nécessaires à leur mise en oeuvre. Il lui semble que les budgets des diverses autorités privilégient la route, qui est pourtant le mode le moins rationnel pour l'environnement. Quelle est réellement la part accordée à chaque mode ?

Si le fret SNCF est déficitaire, il n'en reste pas moins performant si l'on tient compte de l'environnement et de la santé humaine.

Pour clore son intervention, il remarque le manque d'une politique tarifaire des transports en commun (urbain et ferroviaire).

Jean-Didier Blanchet revient sur la part accordée par l'Etat aux différents modes de transports. Les investissements prévus au titre du CIADT 2003 concernaient aux trois quarts le fer et la voie d'eau, la route ne recueillant que 25% : il s'agit selon le représentant de l'Etat d'un véritable changement d'orientation.

D'autre part, la création de l'AFITF¹ et son financement par les 4 milliards d'euros issus des privatisations a servi les projets ferroviaires et fluviaux.

Pierre Gaude, association Sud-Ardèche environnement et développement souhaite une remise en cause du culte de la croissance et de la mobilité. Il juge erronée l'interprétation que l'Etat a donnée de la délibération du Conseil régional Rhône-Alpes. Celui-ci « *refuse l'accroissement de la capacité autoroutière* » et veut « *un axe structurant non autoroutier* »².

Il pense qu'une politique plus dirigiste est nécessaire. Le fait que la voiture soit synonyme de liberté n'empêche pas de songer à restreindre la mobilité.

Anne Parlange (coordination associative) revient sur le lien entre transports et emploi, soulignant qu'une action rapide reste nécessaire pour rapprocher les emplois des lieux de vie : lorsque le prix du carburant sera trop élevé pour que les salariés puissent aller travailler, il sera trop tard pour mettre en place les transports en commun.

Elle met la question du chômage en perspective avec le réchauffement climatique : si la température augmente de 6°C à la fin du siècle, comme cela semble possible, la vie des générations futures sur Terre sera impossible.

¹ AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France

² Texte complet sur : <http://www.debatpublic-transport-vral.org/docs/pdf/motions-et-deliberations/delib-cr-rhone-alpes-1805.pdf>

Intervenants

Max Roustan (Communauté d'agglomération du Grand Alès en Cévennes) présente son agglomération, « *passée à côté des Trente Glorieuses* » mais connaissant aujourd'hui un développement économique et démographique certain.

Alès s'inscrit dans une région elle-même très dynamique, mais dont les espaces littoraux sont en voie de saturation et où les pressions environnementales sont fortes. Rappelant le travail commun entre l'agglomération et l'agence d'urbanisme de Nîmes, le député-maire dit son souhait d'inscrire Alès dans un réseau de métropoles Montpellier – Nîmes – Alès – Avignon – Arles – Bagnols-sur-Cèze.

Dans cet objectif, l'enclavement d'Alès est rédhibitoire. Pour y remédier, un rééquilibrage du développement depuis le littoral vers le piémont est nécessaire, de même que des liaisons interurbaines performantes, un aménagement préservant l'environnement et les paysages et un désenclavement numérique.

L'objectif principal du train réside selon lui surtout dans le cadencement. Il réaffirme son souhait d'une 2x2 voies de Piémont et qualifie l'arrêt du projet de canal Rhin-Rhône d'« *erreur monumentale* ».

Daniel Gagnier (Agora 79 / Association Cévennes sans autoroute), bâtit sa présentation autour de citations d'un grand nombre d'experts. Pour lui, le terme « *axe structurant* » appelle plusieurs réactions.

Concernant les enjeux environnementaux, il rappelle que le Gard est l'un des 5 départements où la biodiversité est la plus élevée. Les routes posent un grand problème de transparence hydraulique, et le représentant associatif estime que l'éventuel barreau autoroutier n'est pas compatible avec les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI).

Il note avec amertume que la directive habitat concerne un nombre croissant d'espèces tout en maintenant un article dérogatoire en cas de grands projets. Or, la fragmentation des espaces par les infrastructures est un constat inquiétant.

Sur le plan socio-économique, il s'élève contre l'idée que l'autoroute soit créatrice d'activité et d'emplois. Au contraire, elle a sur le territoire traversé un effet drainant qui bénéficie aux grandes villes reliées. « *Le rôle structurant des autoroutes est un mythe.* »

Il mentionne les nombreux soutiens recueillis auprès d'élus et d'associations opposés à une nouvelle autoroute. Plutôt qu'une infrastructure destructrice et coûteuse, il prône la réflexion sur un réseau maillé et densifié pour irriguer le piémont, l'aménagement des routes nationales parallèles aux autoroutes, le renforcement du cadencement des trains accompagné d'une tarification adaptée, une meilleure cohérence entre SCOT et AOT, un développement du transport combiné, le recours au cabotage et une RPLP qui permettrait d'internaliser les coûts externes.

Francis Cabanat, Président de la CCI d'Alès, voit dans les gaz à effet de serre un problème dû à la mondialisation économique et dont les réponses concernent les grandes nations émettrices (Etats-Unis et Chine) beaucoup plus que le niveau local.

Il assure le public de sa confiance dans le progrès technologique, qui permettra sans aucun doute une réduction par 4 des émissions de CO₂ d'ici à 50 ans. Il prône le recours à la fibre optique.

A l'inverse de ce qu'a exprimé l'intervenant précédent, il affirme que l'accessibilité a bien un effet sur l'emploi, prenant pour exemple le développement de « *zones pleines d'activités industrielles* » au croisement des autoroutes A20 et A89 à Brive-la-Gaillarde. A l'inverse, l'enclavement d'Alès a selon lui directement causé la perte de deux projets d'envergure, les entreprises ayant finalement préféré s'installer à proximité des autoroutes.

Il fait part de la « *convergence de vues* » entre le sud de l'Ardèche et le bassin alésien pour l'accès à la vallée du Rhône, et réclame en ce sens la réalisation d'un barreau Alès-Valence. L'achèvement de la 2x2 voies est également l'une de ses priorités.

Daniel Capelle, représentant des entreprises de transports, indique une forte augmentation à venir des tonnes transportées dans la région, que même la mobilisation de l'ensemble des moyens de transports risque de ne pas satisfaire.

Il se déclare très favorable à la mise en place de trains de 1000 m de long. Concernant la voie d'eau, il trouve catastrophique le désintérêt pour ce moyen sûr, peu polluant et peu coûteux.

Il se dit très sensible aux problèmes de pollution, les entreprises tentant de développer une action en faveur des véhicules propres et elles devront faire des efforts afin de ne pas multiplier les déplacements.

Il n'en demeure pas moins que l'accessibilité d'Alès est une condition du développement des emplois. « *Si les entreprises de transports ne répondent pas à la demande, les transporteurs étrangers le feront.* »

Echanges avec le public

Max Roustan se souvient que le souhait de doubler l'autoroute A7 avait été émis il y a dix ans déjà. Il souhaite que l'axe des piémonts relie le Gard à l'Ardèche, jusqu'à l'A75.

Daniel Gagnier propose que dans un souci d'équité, l'on empêche les poids lourds de faire le plein de carburant au Luxembourg pour se rendre en Espagne sans ravitaillement en France.

Marcel Gérente, Vice-président de la communauté d'agglomération du Grand Alès, doute que le fait de rapprocher l'entreprise des habitants soit facile à mettre en oeuvre. Le développement économique est plus fort sur le littoral ou le long des autoroutes qu'« *au fond de la campagne* », car pour créer des emplois, il faut des moyens de circulation. Ainsi, les transports et la fibre optique sont indispensables pour apporter l'activité indispensable à la survie du bassin d'Alès.

Pour **Manuel Gibert, entrepreneur**, la priorité est à la pérennisation des emplois sur le bassin d'Alès.

Rémi Laperque, atelier du Vèze, confirme que les entrepreneurs refusent de s'installer à Alès compte tenu des problèmes d'approvisionnement que peuvent rencontrer les camions. En l'absence

à la fois d'infrastructures ferroviaires et routières, la région se trouve dans une situation difficile. Il regrette le manque de logistique et de transporteurs sur le territoire national.

Jean-Pierre Estela, tient à souligner des erreurs dans les propos de Max Roustan. Il rapporte que des investissements sont prévus sur des plates-formes multimodales entre Fos-sur-Mer et Paris, notamment celle du port Edouard Herriot. En outre, il témoigne de l'explosion des chiffres du fleuve et d'un marché réellement porteur. Il pense que son projet de grande agglomération devrait plutôt englober les villes d'Avignon, Montpellier et Toulon. A propos des coûts des transports, il pense que ceux-ci vont beaucoup augmenter (énergie et temps). Selon lui, les accès et dessertes déterminent l'installation des entreprises. L'enjeu véritable reste de rendre cohérent les décisions de toutes les autorités de transport.

Christiane Faucher, Conseillère municipale de Saint-Privat-des-Vieux, se prononce pour la relocalisation de l'économie. Elle cite, pour exemple, une ville au sud de Londres qui mène cette expérience. Elle déclare que nous sommes actuellement dirigé par « *un lobby de transporteurs* ».

Philippe Domergue, chargé de mission au conseil supérieur du service public ferroviaire, cite plusieurs articles qui montrent « *qu'un certain monde est terminé* ». Il rapporte l'expérience menée à titre expérimental en Alsace qui introduit une redevance poids lourds en France, pour 5 ans. Selon lui, les mesures actuelles de redevance sont insuffisantes et le report modal, une obligation. Des changements commencent à se faire sentir un peu partout en France, selon lui. Il cite notamment d'autres débats publics où les oppositions aux autoroutes sont fortes. S'il souhaite l'arrêt des équipements routiers nouveaux, il pense néanmoins que des améliorations doivent être apportées sur certaines infrastructures routières existantes (liaison est-ouest, sud de l'Ardèche).

Sandrine Deblois, Arc'Avène, s'oppose à la vision de l'emploi qu'ont les chambres de commerce. Selon elle, ce sont les transports, en amenant la concurrence, qui ont tué l'emploi. Elle souhaite un retour aux petits producteurs et aux petits commerces.