

Synthèse de la réunion territoriale Chambéry – 23 mai

Philippe Marzolf débute cette première réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public. Environ 2000 personnes ont participé aux 17 réunions qui se sont tenues lors de ces deux premiers mois.

Les enseignements des réunions thématiques

Les constats

Noël Lebel revient sur les enseignements des dix réunions thématiques. En premier lieu, le lien entre transports et aménagement du territoire a été fortement exprimé. Les participants ont également fait état d'erreurs commises dans le passé et 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 génois 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

Philippe Marzolf note une prise en compte de la part du public des 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 cardio-vasculaires, les transports seraient responsables de 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 sont sans commune mesure avec les 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. 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

Philippe Bovy aborde la question des modes de transports, rappelant la perception qu'a le public d'une congestion routière ressentie 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 peuvent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage 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

Noël Lebel évoque les craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable. Pour autant, il note que 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 déclare partager globalement l'analyse tirée par la CPDP de cette première partie du débat. Il rappelle à travers la question « Quelle mobilité pour l'avenir ? » que la problématique principale est de résoudre la double contrainte de la congestion et de l'impact environnemental des transports. L'enjeu est de rendre notre mobilité compatible avec notre cadre de vie, compte tenu des deux tendances qui se précisent à une échéance de 20 ans : augmentation – même ralentie – de la mobilité, et croissance de 10 à 30% des émissions de gaz à effet de serre, ce qui serait bien sûr incompatible avec l'engagement de diviser celles-ci par 4 d'ici à 2050. L'Etat a proposé une quarantaine de mesures destinées à lever l'une ou l'autre de ces contraintes, les deux parfois. Ces mesures initialement classées en six familles peuvent faire l'objet d'autres regroupements.

Le report modal

Remarquant que l'hypothèse d'une augmentation de trafic de 40% a été contestée, le représentant du ministère de l'Ecologie affirme qu'il est néanmoins « *illusoire de croire que la mobilité peut diminuer toute seule* ». Les perspectives de report modal et leurs impacts potentiels sur les deux contraintes apportent des éléments de solution, mais ne sont pas à elles seules à la hauteur du problème posé.

Les infrastructures routières

Concernant les infrastructures routières, il fait état d'un accord sur la requalification du réseau existant autant que des divergences exprimées à propos de nouvelles infrastructures, citant en outre la volonté des élus ardéchois de disposer d'une nouvelle desserte routière. Mais pour les mesures d'accroissement de la capacité routière, les bénéfices attendus en matière de congestion seraient contrebalancés par l'aggravation des émissions.

La mobilité soutenable

Sur ce dernier groupe de mesures très diverses, l'Etat attend encore du débat qu'il lui apporte des éclaircissements. Le progrès technologique peut aboutir à des résultats satisfaisants si sa promotion

s'effectue à l'échelle européenne (pas d'impact sur le trafic mais potentiel de réduction de moitié des gaz à effet de serre), mais le débat public n'a pu apporter que peu d'éléments chiffrés sur ce point.

Sur d'autres orientations générales pouvant être prises dans le domaine de la mobilité soutenable, l'Etat n'a pas obtenu pour l'instant d'éléments précis.

Au début des réunions territoriales, Michel Badré rappelle l'objectif de l'Etat dans ce débat, qui consiste à être éclairé sur la perception du système de transports actuel pour ensuite construire une politique des transports concertée et résolvant la double contrainte congestion/impacts environnementaux.

Questions du public

Jérôme Rebourg (association anti-contournement autoroutier de Chambéry, ACAC 73) revient sur les hypothèses du prix du pétrole utilisées dans les modèles de prévision de trafic, déplorant que le prix du baril envisagé n'aille pas au-delà de 60\$.

Pour Michel Badré, toute modélisation peine en effet à prendre en compte d'éventuelles ruptures. En tout cas, les études présentées ne représentent pas une volonté de l'Etat mais bien une expertise fondée sur des hypothèses raisonnables, permettant d'alerter le public sur les effets à long terme des tendances actuelles.

Jérôme Rebourg s'interroge ensuite sur les mesures de report modal, prenant exemple sur les 70 % de report déjà accomplis par la Suisse. Philippe Bovy retrace les conditions de la politique helvétique en la matière : d'une part les décisions y sont approuvées par un vote populaire, et d'autre part le mode ferroviaire suisse n'y a pas été démantelé. Mais le membre suisse de la CPDP précise que les systèmes décisionnels ne sont pas transposables d'un pays à l'autre...

Christine Mattel (Association du respect du site du Mont-Blanc, ARSMB), prend acte de l'objectif proposé entre autres au mode ferroviaire d'absorber la croissance attendue du trafic de marchandises. Néanmoins, un tel résultat lui semble insuffisant compte tenu des nuisances déjà insupportables vécues dans les vallées alpines.

Concernant la problématique particulière des traversées alpines, Jean-Didier Blanchet souligne que, dans l'analyse de l'Etat, le projet Lyon-Turin est considéré comme réalisé en 2020-2025. Christian Maisonnier, Directeur régional adjoint de l'Equipement, confirme que les Alpes ont été le premier lieu où la nécessité d'un report modal a été reconnue par l'administration. Cependant, le handicap ferroviaire y est plus fort qu'ailleurs : l'administration travaille sur cette question au fort enjeu.

Jean-Pierre Comélieu (ARSMB), renchérit sur les propos de Mme Mattel en affirmant que le trafic routier est insupportable partout, et qu'il s'agit d'un problème européen. Il émet des doutes sur la crédibilité et l'utilité du débat public, regrettant l'absence de projet concret malgré les affirmations des ministres successifs : il déclare qu'aucun financement n'est trouvé pour le Lyon-Turin, et revient sur le projet de galerie de sécurité dans le tunnel du Fréjus, que la quasi-totalité des participants à cette réunion perçoit comme une manière déguisée de percer un deuxième tube. Il fait part de sa perte de confiance envers l'Etat, point qui émergera de nouveau au cours de la réunion.

Philippe Marzolf rappelle la jeunesse du débat public, qui a malgré tout permis des modifications significatives de certains projets. Par ailleurs, la démocratie participative n'est pas le temps de la décision : le rôle de la CPDP est de porter un compte-rendu du débat public à même d'éclairer les décideurs.

A propos du tunnel du Fréjus, Jean-Pierre Cambillard (direction des Routes) affirme que le projet à l'oeuvre consiste bien en une galerie de sécurité.

Alain Versault (ACAC 73), déplore l'absence du public [70 personnes présentes à la réunion], due selon lui à un manque d'information. Il partage les doutes déjà émis sur le tunnel du Fréjus et le Lyon-Turin, dont l'ouverture ne sera selon lui possible que dans 30 ans, dans le meilleur des cas.

Philippe Marzolf détaille les moyens d'information employés par la CPDP, sans nier que la complexité de ce débat de problématique peut rebuter le public.

Jean-Didier Blanchet note le blocage actuel du projet Lyon-Turin, les difficultés se situant au Val de Suze. L'Etat a déjà engagé 500 millions d'euros dans le projet, pour lequel les travaux sont en cours en France. Cet ouvrage nécessite certes des moyens très considérables, mais il sera valable pour un siècle.

Philippe Dancet prend en exemple les chemins de fer suisses, qui ont privilégié la cadence des trains à la vitesse, et regrette que le Lyon-Turin soit supposé réalisé sans que soient présentées des solutions alternatives. Par exemple, un passage par le Montgenèvre présenterait l'avantage de relier Briançon à Paris et d'éviter les problèmes d'un Lyon-Turin au coût environnemental et financier beaucoup trop élevé. Il demande quand pourra être réalisée une étude sur le Montgenèvre.

Pour Christian Maisonnier, les tunnels sont envisagés pour rendre le ferroviaire compétitif par rapport à la route. Dès lors, traverser les Alpes à 1200m d'altitude présente un avantage certain, alors qu'un passage par le Montgenèvre à 1300m entraînerait des pentes rédhibitoires. Un calcul économique basé sur la concurrence des différents modes fait donc apparaître le Montgenèvre comme complémentaire mais pas suffisant.

Philippe Dancet note que la Suisse a également entrepris une véritable politique pour rendre compétitif le trafic ferroviaire.

Quelle acceptabilité des mesures et groupes de mesures pour le territoire ?

CPDP

Philippe Marzolf revient sur les caractéristiques de la vallée du Rhône et l'arc languedocien, représentant un couloir très chargé et des territoires attractifs, en croissance démographique.

Quelle sera l'évolution des trafics sur cet axe ? Les avis diffèrent, les experts s'accordant sur une hausse de 40% tandis que le public pense une rupture possible.

La volonté de report modal s'affirme surtout en stigmatisant le transport routier. Les changements de comportements ne sont en revanche pas évoqués.

Pour la deuxième partie du débat public, l'enjeu est d'identifier les mesures prioritaires pour chaque territoire, en distinguant les actions à prendre à court, moyen et long terme. Les mesures sont présentées en trois groupes respectant les piliers du développement durable. Des solutions bénéfiques à tous sont à rechercher : elles concerneront autant un couloir de passage qu'un territoire de vie, les riverains que les usagers, et impliqueront autant les collectivités territoriales que l'Etat. Ces derniers agiront en coordination, et s'attacheront à être cohérents avec l'aménagement du territoire.

Etat

Jean-Didier Blanchet retrace le contexte de ce débat public :

- congestion ;
- objectifs de sécurité routière ;
- croissance attendue de la mobilité ;
- réchauffement climatique ;
- épuisement des réserves pétrolières.

Ces éléments ont conduit l'Etat à présenter des mesures classées en trois groupes :

- report modal ;
- requalification ou création d'infrastructures routières ;
- mobilité soutenable ;

Report modal des marchandises

Partager les flux entre les différents modes nécessitera des investissements en termes de gestion et d'exploitation des infrastructures. En absorbant la croissance attendue des trafics, ces mesures permettront de maîtriser la mobilité routière des marchandises, sans empêcher cependant la prépondérance des camions.

Report modal des voyageurs

L'objectif est d'améliorer les transports en commun et de réduire l'usage de la voiture en ville, ce qui implique la maîtrise de l'étalement urbain.

Le report possible n'absorbera qu'une partie de la croissance des trafics : le progrès technologique sera donc nécessaire pour permettre une réduction des gaz à effet de serre.

Infrastructures routières

La route est le support de l'activité d'un territoire. Des nécessités de l'adaptation économique et de la compétitivité découlent les besoins de désenclavement, qui ne doivent pas néanmoins occulter le nécessaire respect de l'environnement et des riverains.

Le représentant du ministère des Transports relève les oppositions à toute extension de la capacité autoroutière, particulièrement fortes dans la Drôme.

Mobilité soutenable

Le terme « soutenable » se réfère à la recherche de compatibilité entre des objectifs économiques, écologiques et sociaux. Pour lever les deux contraintes, la politique des transports tendra à améliorer le report modal et la gestion des infrastructures, à réaliser un effort technologique conséquent et à maîtriser la mobilité.

Autres thèmes

Les premières réunions ont également permis d'aborder le maillage territorial, les liaisons est-ouest (particulièrement en Ardèche), l'amélioration des TER et des parkings des gares,...

Le financement des projets a également été discuté. Surtout, il est nécessaire de s'adapter à un contexte différent et de rompre significativement avec les tendances du passé.

Questions du public

Un participant considère que le report modal peut être assimilé à un report de pollution : il faut plutôt revoir les transports inutiles.

Jean-Didier Blanchet nuance ce propos, en précisant que pour une tonne de marchandise transportée, la pollution est bien moindre quand le train est préféré au camion. En effet, l'efficacité énergétique des trains et des bateaux est bien meilleure.

Yvone Villaume (ARSMB) s'agace de la suppression de la liaison Saint-Gervais-Paris et des menaces sur la liaison Lyon-Nantes et en demande les raisons.

La SNCF réfute le terme de suppression pour parler de dérégularisation, c'est à dire de maintien de la liaison aux seuls jours où sa rentabilité est avérée.

Monsieur Texier (ARSM), constate tout de même que le train Saint-Gervais-Paris a été supprimé 4 jours sur 7 ! Il s'étonne aussi de trouver dans sa boucherie des produits en provenance d'Irlande.

Jean-Didier Blanchet explique que le marché unique européen implique la libre circulation des personnes et des biens. Dans une société de marché, la régulation se fait avant tout par le prix, même si, au-delà de ce critère des péages, taxes et subventions peuvent être mis en place.

Benoît Leclair, Conseiller régional, présente la récente délibération du Conseil régional Rhône-Alpes. Si la limitation de la demande de transports fait encore sourire, elle n'en est pas moins évoquée. La volonté de report modal est également affirmée, par le refus de l'augmentation des infrastructures routières, l'incitation au progrès ferroviaire, une politique d'intermodalité et des mesures administratives et réglementaires (taxes, tarifs).

Le suivi de cette politique est présenté comme une nécessité : après les décisions, le débat devra se poursuivre.

Revenant enfin sur la notion de réalisme politique ou économique, le Conseiller régional se demande si le réalisme impose la continuité ou au contraire l'adaptation aux contraintes posées par la planète.

Annie Colombet, association Vivre en Maurienne

Compte tenu des dommages subis par l'environnement et la santé des riverains, la croissance de 40% présentée comme inéluctable serait insupportable. Les besoins en transports du tourisme et de l'économie ne sauraient pas prévaloir sur les exigences de respect de l'environnement.

Une mesure adéquate serait une RPLP qui intègre vraiment les coûts externes, ce qui implique une volonté politique dont elle doute. De nombreuses mesures sont encore prises en faveur de la route, à l'image de la loi destinée à appliquer en Alsace la directive « Eurovignette », mais qui n'a pas trouvé de décret d'application.

De plus, il est important de réellement appliquer les lois existantes sur les temps de conduite des chauffeurs routiers et le chargement des camions. En l'absence de contrôles, les employeurs sont enclins à tricher, ce qui transforme les camions en « bombes roulantes ».

L'interdiction de circuler la nuit, période qui favorise la stagnation des polluants dans les vallées, est également souhaitée, de même que l'arrêt de projets routiers concurrents du fer (elle mentionne à ce sujet le deuxième tube du tunnel du Fréjus).

En conclusion, elle souhaite que cesse l'adaptation des infrastructures aux camions.

Réactions du public

Jean-Didier Blanchet préfère envisager, compte tenu de la prépondérance de la route, de faire en sorte que les camions deviennent moins gênants.

M. Martinetti (ARSMB), regrette d'avoir pour interlocuteurs au ministère des Transports des spécialistes de la route plutôt que du report modal. Il précise les buts de son association, qui sont de favoriser la décroissance du trafic poids lourds : sans être contre le mode routier, l'ARSMB s'oppose au « tout-routier ».

Il est circonspect quant à une liaison Espagne-Italie par le Lyon-Turin, alors que des relations maritimes semblent plus appropriées pour ce parcours. Par ailleurs, l'utilisation de caisses mobiles semble plus avantageuse que le transport ferroviaire de camions entiers.

S'il est favorable aux changements de comportements, ce participant insiste sur la nécessité de politiques incitatives cohérentes.

Michèle Couvert, de l'association Réagir, s'interroge sur le devenir des batteries en cas d'utilisation de voitures « propres ».

Michel Badré convient que tout progrès technologique comporte le risque d'aboutir à des dégradations dans d'autres domaines. Les véhicules propres n'en constituent pas moins un premier progrès.

Antoine Fatiga, membre du collectif transports et responsable syndical CGT

Parlant préalablement d'une confiance de la population qu'il sera long de rétablir, Antoine Fatiga appelle à une politique de rupture. Constatant que le temps de travail moyen est à la SNCF de 35h/semaine alors que les chauffeurs routiers travaillent 56 heures, il mentionne un problème de concurrence.

En matière d'infrastructures, le collectif pense qu'avant de mettre au point la liaison transalpine, il serait utile de moderniser les lignes existantes, notamment le Mont-Cenis.

Le rôle de la puissance publique doit être réaffirmé, de même que les engagements de l'Etat (convention alpine et protocole de Kyoto).

Les mesures à prendre en faveur du report modal doivent être contraignantes : une écotaxe doit permettre le paiement des coûts externes pour chaque mode. Le statut des salariés du transport routier doit être amélioré, et les normes de sécurité dans les tunnels respectées. Enfin, il affirme son opposition à un doublement du tunnel du Fréjus.

Enfin, la population doit être en mesure de déterminer le nombre de camions qu'elle juge acceptable de voir passer dans les vallées.

Réactions du public

Nicolas Mercat (Ecomobilité) note une disproportion entre les transports sur longue distance et la notion de proximité : des problèmes locaux peuvent également trouver des réponses locales. Cher et peu efficace, le contournement autoroutier ne peut pas être l'une de ces réponses.

Il s'attriste de la suppression des aides au fonctionnement des transports publics et d'une fiscalité favorisant les véhicules légers.

Guy Nachon, (Verts 73), demande qui aura l'autorité pour appliquer les mesures choisies, dans un contexte où l'économie libérale domine. Il est d'autant plus important de convaincre la majorité de l'opinion publique.

Jean-Didier Blanchet évoque à ce sujet la portée juridique des décisions de l'Union européenne et des protocoles internationaux.

Jérôme Rebourg (ACAC 73) s'amuse du terme « expérimentation » employé au sujet de l'autoroute ferroviaire : a-t-on encore aujourd'hui besoin d'expérimenter ?

En matière de transports collectifs, il appelle de ses vœux un travail commun des autorités organisatrices de transports (AOT). L'attractivité doit en être l'objectif principal.

Jean-Didier Blanchet répond que l'autoroute ferroviaire est actuellement limitée par le passage à Lyon-Part-Dieu, qui empêche le service sur cette autoroute de dépasser 10 trains par jour. Elle a néanmoins un avantage, celui de ne rien coûter au contribuable (à l'exception des aménagements aux extrémités de la ligne).

Benoît Leclair (Conseil régional) revient sur la coordination des AOT, qui présente des difficultés administratives aussi bien que politiques. Il suggère aussi que l'impôt utilisé pour financer le contournement autoroutier soit mieux utilisé, par exemple au profit des transports en commun.

Au sujet des financements, Jean-Didier Blanchet rappelle que l'Etat investira dans les contournements ferroviaires de Lyon, Montpellier et Nîmes.

Anne-Marie Paviol s'interroge sur les capacités des Etats à appliquer les accords internationaux. Pour Michel Badré, cette sévérité est exagérée, puisque la convention de Rio a été suivie par des accords sur le climat et la diversité biologique : autant de procédures lourdes à mettre en place, certes, mais bien visibles.

Philippe Marzolf rappelle la position de l'atelier citoyen, qui propose un effort de sensibilisation et d'information du public. Pour Antoine Fatiga, la population locale attend surtout des changements immédiats.

Annie Colombet note que si un projet routier est développé en concurrence avec un projet ferroviaire, ce dernier ne peut qu'aboutir à un échec.

Jean-Pierre Comélieu revient sur la nécessité de s'affranchir des critères du marché par une réglementation des transports. Il demande les raisons de la frilosité de l'Etat quant à l'établissement d'une RPLP.

Pour Jean-Didier Blanchet, une telle mesure nécessite un long effort d'organisation et la mise en place d'un système technique lourd. Elle n'en est pas moins proposée dans le dossier, sous la forme du péage sur les routes nationales et les autoroutes urbaines.

Louis Besson, Maire et Président de la Communauté d'agglomération de Chambéry

Le maire de Chambéry porte son intervention sur le thème de la sécurité, constatant que la mobilité, à laquelle les citoyens sont très attachés, s'accompagne d'un coût important en vies humaines. L'erreur de la vallée du Rhône est de mêler tous les trafics et de les concentrer sur un seul axe Nord-Sud.

Il n'est pas opposé à des liaisons Espagne-Italie par d'autres itinéraires mais, limitées en capacité, les autoroutes de la mer ne représentent pas selon lui une réelle alternative.

Louis Besson indique que le tunnel du Fréjus a été près de connaître une catastrophe. Le point faible des tunnels est l'impossibilité d'extraire les fumées dans les deux sens de circulation. Si ce défaut ne parvient pas à être résolu, la solution ne peut être que l'alternat ou bien le dédoublement (c'est à dire la division en deux tubes et non le doublement).

Hors de tout aspect idéologique, il affirme que toute approche des transports doit obligatoirement prendre en compte cet aspect.

Il est pour lui impératif de « *s'arrimer à la convention alpine* ».