

## Synthèse de la réunion thématique du 3 mai à Nîmes

**Philippe MARZOLF** ouvre la réunion en rappelant les trois questions principales posées au débat, qui portent :

- sur la perception du système de transports actuel ;
- sur les orientations à prendre pour avoir une politique de transports conforme aux principes du développement durable et aux engagements de la France à limiter les gaz à effet de serre, dont les émissions devront être divisées par 4 en 2020 ;
- sur la quarantaine de mesures présentées par l'Etat.

Il présente les moyens d'information et de participation de ce débat et notamment les réunions publiques.

**Jean-Didier BLANCHET** présente le dossier-support de l'Etat et les réflexions qui ont conduit à la rédaction de ce document. Dans sa démarche prospective, l'Etat estime à 40% la croissance de la mobilité d'ici à 2020, aussi bien pour le transport de voyageurs que pour les marchandises, soit 23000 véhicules de plus par jour sur A7 et A9.

Cette croissance des trajets se traduirait pas une croissance des émissions de gaz à effet de serre de 10% à 30%, ce qui ne répondrait absolument pas à l'objectif du facteur 4. Le problème est donc de résoudre une double contrainte : aggravation de la congestion routière et impact environnemental lourd. Les mesures présentées dans le dossier-support peuvent viser à lever l'une ou l'autre de ces contraintes, voire les deux pour certaines mesures.

L'objectif de l'Etat est de définir une politique des transports concertée avec les collectivités et avec le public, réduisant les contraintes identifiées et en phase avec les attentes des citoyens.

### **La congestion sur les grands axes**

**Patrice DANZANVILLIERS**, du Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA, Ministère de l'Equipement), expose une analyse de la congestion sur les grands axes routiers et de son évolution probable. Cette notion de congestion s'envisage sous deux angles : le premier considère la gêne ressentie par les usagers, le second correspond à la difficulté pour les exploitants des autoroutes à réaliser des travaux d'entretien et d'aménagement lorsque le trafic est élevé.

Du point de vue des usagers, la congestion se traduit d'une part par le phénomène de gêne, pendant lequel les usagers peuvent maintenir leur vitesse, ce qui nécessite toutefois une attention et une activité rendant la conduite inconfortable et augmentant le risque d'accident.

Le SETRA a défini ainsi des seuils de gêne (circulation fluide – dégradée – fortement dégradée – très fortement dégradée), calculés en fonction du pourcentage de temps de gêne. D'autres seuils ont été définis spécifiquement pour l'été : il apparaît que pendant cette saison, aucune section de l'A7 ni de l'A9 n'ont connu en 2005 de jour de circulation défini comme fluide.

Des projections en 2020 ont été réalisées en fonction de différentes situations. La situation dite de référence suppose que toutes les infrastructures prévues à l'heure actuelle sont supposées réalisées. Plus ambitieuse, la situation dite de report modal considère que la quasi-totalité de la croissance du trafic de marchandises est absorbée par le fluvial, le ferroviaire ou le maritime.

Sur l'autoroute A7, ces projections donnent des résultats variant selon les sections. Au Sud de Valence, l'état du trafic « passe au rouge » dans toutes les situations, en été et en hiver. Sur l'A9, la situation connaîtrait également une dégradation sérieuse à l'est de Montpellier. Dans une vingtaine d'années, on peut s'attendre à de grandes difficultés entre Valence et Orange d'une part, Nîmes et Montpellier d'autre part.

Quant aux impacts de la congestion sur les travaux d'entretien et d'aménagement des autoroutes, la sécurité des agents est un problème majeur. Le SETRA a donc défini avec les concessionnaires un seuil d'alerte pour les chantiers, exprimé comme le plafond de trafic maximal pour pouvoir réaliser des travaux. Ce seuil correspond environ à la moitié de la capacité de l'autoroute.

De cet indicateur découle le nombre de jours pendant lequel des travaux sont possibles dans des conditions de sécurité satisfaisantes et sans déstabiliser le trafic. Lorsque des travaux sont réalisés hors de ces périodes, ils entraînent des ralentissements et des bouchons parfois importants.

Or, depuis 2002, l'ensemble des sections étudiées ne connaît en été aucun jour ouvrable au travaux selon ces critères. Hors de l'été, ce nombre de jours s'est beaucoup restreint depuis 1997, pour atteindre moins d'un jour sur quatre sur l'A7, un jour sur cinq sur l'A9.

En résumé, on constate dès aujourd'hui une dégradation de la congestion autoroutières, qui ne se limite plus désormais aux périodes d'été et qui est appelée à s'aggraver encore.

## **Enjeux généraux et questionnement de la réunion**

**Philippe BOVY** souligne en introduction que la vallée du Rhône et l'arc languedocien constituent le couloir de transports nord-sud le plus chargé d'Europe. Les problématiques à prendre en compte lui sont de ce fait particulières, de même qu'une géographie aisée différente par exemple des pays alpins.

Il attire l'attention sur le fait que la liberté de se déplacer est une liberté individuelle fondamentale, de même que le choix de son mode de transport. A ce sujet, il s'amuse de la particularité française à nommer « alternatifs » l'ensemble des transports non routiers.

Sur le cadre géographique de la vallée du Rhône, le membre de la CPDP parle de ce couloir comme étant le plus aisé et le plus multimodal : c'est le seul axe mêlant route, fleuve et voies ferrées à déclivités faibles. Il insiste sur la nécessité de ne pas omettre les importants bassins de population que relie ce couloir, précisant que l'Espagne avec ses 45 millions d'habitants et son dynamisme économique va sans doute entraîner une pression de transports supplémentaire sur l'arc languedocien.

La question va même être particulièrement aiguë sur le tronçon Nîmes-Montpellier, où se rejoignent les deux axes catalan et occitan alors que l'offre ferroviaire y est plus faible que dans la vallée du Rhône.

Une carte comparative des différents trafics montre ainsi un taux moyen journalier plus élevé à

Montpellier qu'à Valence (71 000 véhicules contre 65 000, dont à chaque fois 18% environ de poids lourds). L'augmentation attendue en 2020 est sensiblement plus forte sur l'axe Montpellier-Espagne qu'en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Philippe Bovy s'étonne que le futur du tourisme n'ait pour l'instant été que peu évoqué, alors que ces trafics sont considérables (50% à 70% de trafic en plus lors des pointes estivales par rapport à la moyenne actuelle) et cruciaux pour l'économie de Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon.

Il s'inscrit en faux contre l'idée selon laquelle les poids lourds seraient moins nombreux en été. Si sa part diminue à cette période, le trafic poids lourd garde en effet un volume constant tout au long de l'année.

Concernant la répartition modale du trafic, il constate que l'axe ferroviaire est robuste sur la vallée du Rhône (26% du total de voyageurs sur cet axe) mais « s'effiloche » au sud (plusieurs fourches emportant de 9% à 13% du trafic total de voyageurs).

Philippe Bovy conclut en revenant sur les mesures de restriction de la mobilité, très difficiles à mettre en place dans les pays démocratiques, et sur le choix du mode de transport qui touche également à une liberté essentielle.

### **Echanges avec le public**

**Xavier GODARD**, de l'Inrets, demande des précisions sur la part attendue du trafic local en 2020 en fonction des différents types de politiques pouvant être mise en oeuvre. Selon Jean-Didier Blanchet, qui se réfère aux travaux menés à l'échelon national, cette mobilité actuelle qui constitue actuellement 45% du trafic est appelée à croître, moins fortement toutefois que les déplacements longue distance. En 2020, sa part devrait donc être plus faible qu'actuellement, tout en restant importante.

**Christophe LAFONT** souhaite avoir des éléments sur les déplacements domicile-travail. **Françoise Potier** (INRETS) indique que leur part est équivalente pour les trois régions et se monte à 20% de la mobilité locale. **Chantal DUCHENE** (GART) note cependant qu'aux heures de pointe, cette part de déplacements « obligés » est beaucoup plus forte (la moitié des déplacements locaux), ce qui pose problème.

**Jean-Pierre BOULET**, pour les Autoroutes du Sud de la France, prévoit une très forte croissance de la mobilité potentielle, due à l'accroissement des revenus et à l'élargissement de l'Union européenne. Avant de s'interroger sur la manière de réduire les déplacements, il pose la question de savoir si une telle limitation, touchant à une liberté fondamentale, serait souhaitable.

**Philippe MARZOLF** rappelle que d'autres enjeux doivent être également pris en compte, tels que la baisse des ressources pétrolières et le réchauffement climatique.

**Philippe BOVY** revient sur la différence de situation entre les pays : la congestion en vallée du Rhône n'est pas la même qu'en Suisse ou en Autriche, où ce sont les camions qui posent le plus de problèmes du fait de la géométrie plus difficile des routes. Il rappelle que les électeurs de ces pays ont voté une interdiction d'augmenter la capacité routière à travers les Alpes, et préfèrent affecter

cette capacité aux voyageurs.

**Michel BADRE**, du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, s'interroge sur la notion de liberté fondamentale de se mouvoir, la mettant en perspective avec le droit constitutionnel de vivre dans un environnement préservé, plus récemment admis. Pour lui se contenter d'invoquer le droit de se déplacer est insuffisant, et malgré la difficulté de les mettre en place, les mesures de changement de comportement et de maîtrise de la mobilité n'en doivent pas moins être envisagées.

**Eric GAILLARD** demande si un pétrole à 90\$ le baril a été pris en compte dans les études de l'Etat. Si l'on tient compte de la parité actuelle euro/dollar, le prix mentionné dans les études se monte en fait déjà à 74,5\$ actuels. Un prix à 100\$ (soit 100€) a également été étudié. Ce dernier prix entraînerait probablement une chute de 5% des trafics par rapport à un baril à 60\$.

**Henri ARNAL**, de l'association Crocovélo, demande si dans le cadre du débat public la mobilité urbaine et notamment le potentiel du vélo peuvent être pris en compte. Jean-Didier Blanchet répond que, si le volet relatif à la congestion aborde plutôt les déplacements inter-urbains, la mobilité urbaine est un domaine tout à fait pertinent pour envisager les réductions de gaz à effet de serre.

### **Les marges de manoeuvre des collectivités territoriales face à la congestion annoncée**

Conseiller général de la Drôme, **Alain MATHERON** revient en préambule sur la décision de l'Etat relative à la liaison Grenoble-Sisteron, qui n'a selon lui absolument pas suivi les conclusions du débat public, et trouve incohérent que l'Etat parle aujourd'hui de report modal et de solutions alternatives.

Sur la question des déplacements, il évoque la gratuité du transport scolaire dans la Drôme, financée par le département, ainsi que les aides au déplacement des publics défavorisés sur le réseau de transports en commun. Il souligne également tout l'intérêt du titre de transport unique.

Enfin, le Conseiller général note que la fermeture de services publics en zone rurale impose de fait un déplacement supplémentaire aux usagers.

**Yves DUPONT**, Vice-président de l'agglomération d'Avignon, présente le périmètre d'action de son intercommunalité, 12 communes à cheval entre deux départements de deux régions différentes. Il regrette que ce périmètre ne soit pas plus cohérent, le bassin de vie d'Avignon comptant 36 communes. Une coopération entre les différentes autorités organisatrices de transports est donc indispensable pour aboutir à un maillage satisfaisant du réseau de villes qui compose ce bassin.

Le Plan de déplacements urbains de la COGA est en cours de révision, avec trois objectifs :

- améliorer la vitesse commerciale des transports en commun, donc leur fiabilité et une augmentation de leur fréquentation ;
- développer les mobilités douces ;
- résoudre les questions de stationnement, principalement au coeur des villes.

La communauté d'agglomération vise ainsi le développement de l'intermodalité, de transports en commun en site propre et moins polluants et la construction d'une nouvelle infrastructure routière

(la LEO) afin que les usagers allant du Gard vers le Sud contournent l'agglomération. Un système de parkings est également à l'étude pour, en cohérence avec le réseaux de transports en commun, arrêter l'arrivée des voitures bien avant le centre-ville.

**Eric BOISSEAU** prend enfin la parole pour la coordination associative, dont est membre son association ADTC 34. Un certain nombre de mesures sont selon lui accessibles aux collectivités locales pour réduire la congestion. Ces mesures touchent aux transports publics et aux modes doux de déplacement.

Le train est ainsi un outil à développer par l'instauration de dessertes cadencées TER. L'association a d'ailleurs fait une proposition en ce sens concernant une liaison Gard-Catalogne, incluant également de nouvelles acquisitions de matériel. Le car est également un outil intéressant pour peu qu'il soit doté d'une tarification intéressante (le Finistère offre un billet de car à 2€).

Le bus à haut niveau de service (BHNS) est également une piste à travailler, d'autant qu'il coûte 4 à 5 fois moins que le tramway. Pour les déplacements plus longs, le tramway périurbain – voire régional – est déjà à l'oeuvre dans la région de Karlsruhe. Au-delà de cette distance, les lignes ferroviaires à grande vitesse doivent également être capables d'accueillir des liaisons voyageurs de moyenne distance, comme en Nord-Pas-de-Calais.

Cependant, l'adoption de ces mesures ne semble pas possible en l'absence d'un « chef d'orchestre » coordonnant les autorités organisatrices de transports.

Il est également nécessaire d'abolir les « effets-frontières », la déconnexion des différents réseaux de transports publics : mutualisation des moyens des collectivités, coopérations conventionnelles et coopérations tarifaires sont des moyens d'y parvenir.

## **Echanges avec le public**

**Jean-Paul MENARD**, des amis du rail azuréen, informe qu'une expérience de coordination administrative et de tarification unique est à l'oeuvre dans son département, les Alpes-Maritimes. Il s'enquiert du devenir de deux projets ferroviaires : la ligne Avignon-Carpentras et le raccordement Avignon TGV-Avignon-centre.

**Alain MATHERON** évoque la coopération du département de la Drôme avec la Région Rhône-Alpes et les villes de Valence, Romans et Montélimar, dont les PDU ont un fort rôle organisateur. Le résultat en est une carte à puce unique pour les différents réseaux de transports.

**Yves DUPONT** partage l'intérêt d'une liaison Avignon-Carpentras, bien que cette ligne ne relève pas de la compétence de la communauté d'agglomération. Malgré une coopération des intercommunalités qui se développe, cette question reste du ressort de la Région. Il insiste également sur les besoins de disposer de matériel performant.

En revanche, une liaison ferroviaire entre les deux gares d'Avignon ne lui paraît pas pertinente, car beaucoup trop chère alors que la liaison actuelle par bus donne satisfaction.

**Noël LEBEL** (CPDP) l'interroge sur la réduction drastique du stationnement dans les centres-villes comme outil de changement de comportement des usagers. Une telle mesure est déjà suivie dans les

villes Suisses, mais est-elle politiquement « vendable » en France ?

Pour le Vice-président de la COGA, une réflexion sur le stationnement est déjà menée, sans aller jusqu'à des mesures plus fortes comme le péage urbain. Il convient que restreindre l'entrée des villes nécessite pour l'élu de contrarier l'usager de l'automobile.

**Eric BOISSEAU** indique néanmoins que les usagers sont tout à fait disposés à emprunter les transports en commun dès lors que ceux-ci sont attractifs : pour que l'usager abandonne la voiture, il faut une alternative.

**Silvain PASTOR**, Conseiller municipal de Nîmes et Conseiller régional Vert, critique les « prévisions autoréalisatrices » de l'Etat. Il réclame l'établissement de prévisions basées sur une volonté politique forte, pour sortir de la solution de facilité que représente la voiture individuelle.

Citant le projet de rocade nord de Nîmes porté par le Conseil général du Gard, il regrette le manque de concertation de la décision et le phénomène d'appel d'air que cette infrastructure pourrait entraîner. D'où selon lui la nécessité d'une autorité coordonnant les différents décideurs en matière de transports.

**Yves DUPONT** indique également qu'une réflexion sur l'urbanisation autour des axes de transports doit aussi être menée. L'outil principal de référence et de coordination est le schéma de cohérence territoriale. Des réflexions communes à différents SCOT sont également conduites.

**Christophe LAFONT** regrette la perte d'attractivité du train par rapport à la voiture, et demande que des solutions nouvelles soient mises en place dans ce domaine (réseau ferré ardéchois, ligne Alès-Lyon,...)

Pour lui, l'extension des villes n'est pas une solution. De même, à la campagne, les fermetures de classes et les regroupements pédagogiques sont aussi à l'origine d'un besoin supplémentaire de transports.

**Xavier VACHEZ**, du CLAPE-LR, souhaite la réouverture aux voyageurs de la ligne de la rive droite du Rhône. Il réclame également qu'une partie du débat soit consacrée aux questions de financement.

### **Que faire pour inciter les particuliers à réduire les déplacements et à diminuer l'utilisation de la voiture au profit des transports collectifs ?**

**Xavier LAMALLE** (DGMT, Ministère des transports), introduit cette table ronde en se basant sur l'étude de Conseil général des Ponts et Chaussées sur l'horizon 2050.

Depuis 30 ans, les Français se déplacent plus, et surtout plus loin. La possession de l'automobile s'est généralisée, même si le taux de motorisation des ménages tend aujourd'hui à se stabiliser. La vitesse des transports a augmenté, pour tous les modes et sur tous les réseaux. Ainsi, si le temps consacré au déplacement reste constant, les distances augmentent.

D'autre part, l'accroissement du temps libre et du nombre de retraités augmente la part des déplacements de loisirs.

Enfin, le coût du transport a globalement diminué, ce qui a eu entre autres conséquences de développer la périurbanisation, éloignant l'habitat des zones d'activités.

Pour l'avenir, on peut s'attendre à ce que la motorisation des ménages atteigne un seuil. Les vitesses de déplacement ne devraient plus augmenter et l'on pourrait même assister parfois à leur diminution. En tout cas, les gains de vitesses cesseront de compenser l'accroissement des distances : le temps moyen consacré aux déplacements, notamment quotidiens, atteint ses limites.

Le prix de l'énergie, et une législation plus contraignante devraient augmenter le coût du transport, notamment automobile. Dans le même temps, la croissance annuelle du revenu des ménages devrait s'amenuiser.

Le travail à distance et les nouvelles technologies apporteront quant à elles de nouvelles perspectives.

En résumé, si la mobilité continuera de croître, cette croissance devrait dans 50 ans être plus faible qu'actuellement. La part de la mobilité courte distance se réduira mais restera prédominante.

Malgré leur potentiel, les transports en commun n'empêcheront pas une croissance, certes plus faible, du transport individuel. En l'absence de rupture (crise énergétique grave ou prise de conscience généralisée), la prédominance de ce dernier ne devrait pas être remise en cause.

L'effort futur doit être porté sur ces transports collectifs, ce qui implique une multitude d'intervenants. Il s'agira d'améliorer les fréquences, la régularité, le confort, etc.

Au travers des documents d'urbanisme, les collectivités devront impérativement maîtriser le développement urbain, en évitant l'étalement.

Une politique restrictive de l'usage de la voiture en ville peut également être envisagée, d'où l'utilité de tester ces mesures potentiellement impopulaires.

Enfin, une coordination des politiques s'impose au niveau européen, voire mondial.

**Yves GEFFRIN**, du Ministère de l'Ecologie, expose les différents aspects que peut revêtir la mesure de péage urbain. Avant toute chose, il convient de réellement s'interroger sur l'objectif que l'on assigne à une mesure. Aux questions qui se posent à l'élu local, ce sont bien 162 types différents de péages urbains qui peuvent apporter une réponse !

Il rappelle l'utilité de distinguer le coût moyen du coût marginal du transport.

Enfin, il remarque que le transport peut revêtir des approches différentes - « l'environnement, l'ingénieur trafic et l'économiste » - irrémédiablement inconciliables.

**Chantal DUCHENE** présente ensuite le GART, association d'élus représentant de nombreuses autorités organisatrices de transports. Du point de vue économique, elle affirme que dans un contexte de compétition européenne et mondiale, les d'agglomérations françaises sont de trop petite taille pour rivaliser avec d'autres territoires. D'où l'importance de fonctionner en réseaux de villes :

mais ceux-ci doivent être fondés sur un autre moyen de transport que la voiture individuelle, sous peine de perdre à la fois qualité de vie et efficacité économique.

Il est également nécessaire d'intégrer la notion de solidarité, puisque les familles paient de plus en plus cher pour leurs déplacements.

Les solutions aux problèmes des transports résident en premier lieu dans le développement des dessertes ferrées, avec toutes les perspectives que peut offrir le cadencement. Cependant, elle regrette l'arrêt des subventions de l'Etat, pour ces transports régionaux, départementaux ou urbains, dont le coût est supporté par les collectivités. Le recours de celles-ci à l'impôt s'accroît donc.

L'autocar est également une solution, à l'exemple du cadencement de la ligne Aix-Marseille et de la réservation de voies autoroutières expérimentée entre Voiron et Grenoble. Le rabattement sur les gares doit également être organisé. Le vélo et le covoiturage peuvent être à cette occasion favorisés.

Cependant, Chantal Duchêne note que ces mesures seraient inutiles sans changement concomitant des politiques d'urbanisme. Il faut en effet privilégier des bourgs compacts pouvant être bien desservis par les transports en commun.

**Philippe BOVY** confirme qu'une politique des transports n'a aucun sens seule : c'est bien à une politique des transports, de développement et d'aménagement du territoire qu'il faut réfléchir.

**Françoise POTIER**, de l'INRETS, revient sur la donnée fondamentale que constitue le tourisme. Pour envisager l'évolution de ce facteur, il faut garder à l'esprit que le revenu en est un élément déterminant. De plus, sur les 455 millions de nuitées passées en 2005 dans les trois régions, seulement 30% l'ont été en hébergement marchand. Le reste des séjours s'est déroulé en famille ou chez des amis, ce qui revient à dire que chaque nouvel habitant est un précurseur du tourisme.

Le tourisme représente une part significative de l'emploi régional (8 à 9 %). Par ailleurs, la voiture est très majoritairement utilisée pour ce type de déplacements (82% par les Français, 62% par les étrangers). En outre, on constate que cette fréquentation ne s'accompagne pas d'un départ des habitants, ceux-ci restant souvent dans leur région pour les vacances.

Quant aux excursions, celles-ci ne se déroulent plus que le week-end mais ont aussi lieu aux autres jours de la semaine et toute l'année.

Globalement, l'évolution prévisible du tourisme devrait aboutir à un étalement dans l'arrière-pays et surtout à une surpopulation dans les zones urbaines.

**Pascale POBLET** présente le plan de déplacements d'entreprise (PDE) de son entreprise, ST Microelectronics. Sur son site grenoblois, l'entreprise a entrepris son PDE en 2000, avec l'objectif que 50% des salariés (soit 1000 personnes) se rendent au travail autrement que seuls en voiture.

Pour ce faire, l'établissement d'une navette gratuite et le financement de billets de transports en commun ont été mis en place. Une aide aux carburants moins polluants est proposée, tandis que des aménagements matériels et des fournitures ont été offerts aux cyclistes. Les sites de l'entreprise ont été regroupés en un seul lieu, disposant de nombreux services de proximité évitant des déplacements supplémentaires aux employés.



Le partenariat avec les collectivités est très important, et l'entreprise participe activement aux discussions sur les aménagements des routes, des pistes cyclables et des horaires de bus.

L'objectif des 50 % a été atteint en mai 2005. Pour 2010, le PDE sera donc revu de manière plus ambitieuse, tentant de convaincre les salariés les plus attachés à la voiture. Cela impliquera un effort de présentation des attraits du transport alternatif.

Enfin, Pascale Poblet a souligné le fort investissement de la direction de l'entreprise dans ce PDE, ce qui est à ses yeux une condition importante de sa réussite.

**Chantal DUCHENE** complète cet exposé en notant que sur le plan fiscal, ces mesures sont pénalisées par le fait que les avantages offerts par l'entreprise dans le cadre du PDE sont imposés.

**Philippe BOVY** évoque les dispositions réglementaires de promotion du PDE, en Californie où des objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sont imposés, ou en Suisse où des dérogations sur les constructions sont accordées aux entreprises disposant d'un plan de déplacements satisfaisant.

### Echanges avec le public

**Eric BOISSEAU** déplore la disparition du fonds spécial grands travaux. Toujours concernant le financement des transports, il précise que l'apport de l'Etat au fonctionnement des TER est inclus dans la dotation globale de décentralisation, et qu'en revanche l'Etat a diminué son aide à la construction de nouvelles infrastructures collectives.

Il suggère donc la recherche d'une ressource financière durable pour les transports collectifs, qui pourrait être assise sur le carburant.

**Michel LAMALLE** nuance ces propos en évoquant le rôle de l'AFITF dans le financement des transports collectifs. Les contrats de plan révèlent également un rôle actif de l'Etat dans ce domaine, auquel il contribue à hauteur de 680 millions d'euros (hors mode routier).

Selon **Yves GEFFRIN**, les budgets annexes sont plus faciles à constituer pour des secteurs bénéficiaires comme les télécommunications ou l'aviation civile, alors que dans d'autres domaines ce sont les tenants de la globalité budgétaire qui semblent s'imposer.

**Chantal DUCHENE** maintient que le financement de l'Etat est insuffisant, le calcul de la DGD reposant sur des bases non actualisées et les péages réclamés par RFF ayant augmenté, particulièrement pour les TER.

Le GART propose donc le rétablissement d'un fonds spécial pour les transports collectifs alimenté par la TIPP, d'autant que l'arrêt des subventions nationales à la construction de tramway ou aux BHNS oblige les collectivités à y consacrer une part croissante de leur budget, voire à augmenter l'impôt.

**Jean-Marc PHILIBERT** remarque que les élus pourraient mettre en place des PDE dans leurs administrations. **Chantal DUCHENE** cite les exemples des villes de Nantes et Grenoble, qui ont déjà adopté cette attitude.

**Jean TOURNEUILERT**, de l'association pour le développement des dessertes ferroviaires du Gard, souhaite attirer l'attention sur la dégradation du réseau ferroviaire classique, certaines lignes fonctionnant moins bien qu'il y a 50 ans. Un effort technologique est donc à faire, ce qui pose encore la question du financement.

**Jean-Marie LAROSE**, de RFF, répond que sur les 30 000 km du réseau français, 15 000 km comptent parmi les lignes les plus modernes au monde, l'autre moitié accueillant effectivement peu de circulation.

RFF, revient également sur l'enjeu européen qui consiste à structurer l'arc méditerranéen de l'Italie à l'Espagne, ce qui pourra se faire par la LGV PACA et le sillon manquant Montpellier-Perpignan. Il faut aussi travailler sur la lisibilité de l'offre en proposant des capacités supplémentaires mais aussi des horaires réguliers.

Les simulations laissent présager une contribution du ferroviaire de 60% au transport de voyageurs, ce qui laisse subsister le problème des périodes de pointe.

**Michel BADRE** retient que les possibilités de report des trafics marchandises et voyageurs exposées dans ce débat, ne correspondant au maximum qu'à l'absorption de la croissance du trafic, laissent entier la question du trafic de base.

Malgré la complexité de leur mise en oeuvre, la maîtrise de la mobilité et le changement des comportements semblent être les deux seules voies de résolution du problème.

**Chantal DUCHENE** affirme en effet qu'une autre politique d'aménagement de l'espace est également indispensable. Par exemple, la performance des transports collectifs en centre-ville est contrebalancée par un coût du foncier élevé obligeant les familles à vivre en périphérie, où la desserte est beaucoup plus compliquée.

**Yves GEFFRIN** souligne à ce propos le paradoxe des aides à l'usager des transports en commun : avec un billet bon marché, celui-ci ne perçoit pas que le fait d'habiter loin du centre a un coût.

**Michel LAMALLE** pense que la prise de conscience des citoyens existe, mais que le politique doit agir pour qu'elle se traduise par un véritable changement des comportements individuels.

**Jean-Claude BERARD**, du MNLE du Gard, émet plusieurs propositions à même d'améliorer le système de transports : la promotion de la fibre optique permettra de réduire le besoin de déplacements, tandis que le développement du vélo est tout à fait intéressant.

**Jean-Didier BLANCHET** rappelle aussi la nécessité des mesures de soutien au progrès technologique, dans la mesure où le report modal sera insuffisant pour atteindre les objectifs de réduction des émissions.

**Myriam BOUARD**, du CODETEL, réclame une intervention plus forte de l'Etat en Languedoc-Roussillon et en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

**Edmond LUCA** suggère que les ressources issues d'une possible redevance sur les poids lourds soient affectées aux transports publics.