

Synthèse de la réunion territoriale de Valence – 5 juillet

Philippe Marzolf débute cette réunion territoriale en rappelant les modalités du débat public. Accompagné de Noël Lebel, 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) 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 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 fit 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. 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 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

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. Il s'agit bien d'une prévision et non d'une politique.

Il accepte en revanche la critique entendue au sujet des statistiques mêlant transports de marchandises et transports de voyageurs, alors qu'il s'agit là de deux éléments différents. Cette nécessaire distinction sera intégrée par l'Etat.

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. L'objectif est de répondre à des problématiques différentes selon les territoires en élaborant une politique concertée.

Echanges avec le public

Olivier Seite, Directeur des achats d'Eymin-Leydier, souhaite que le poids maximal légal des camions passe de 40t à 44t, ce qui réduirait de 10000 le nombre de camions utilisés chaque année par l'entreprise (60000 camions/an actuellement).

Jean-Didier Blanchet (Ministère de l'Équipement) rappelle les inconvénients qu'entraînerait une telle mesure, usure accélérée des infrastructures, problèmes de sécurité principalement.

Robert Penelon (MNLE Drôme-Ardèche) rappelle que sans interrogation sur les moyens de financement et d'investissement, le report modal risque de ne rester qu'une belle idée. Il souligne également que la vallée du Rhône n'est vue par la Catalogne que comme un « tuyau » pour distribuer les marchandises arrivant au port de Barcelone. Il regrette que cela élude les questions d'aménagement du territoire.

Jean-Didier Blanchet rappelle que 1,5 milliard d'euros ont été injectés dans l'activité fret de la SNCF, ce qui a été compensé par l'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence dès le 1^{er} avril 2006 afin de pouvoir obtenir l'aval de Bruxelles. 7 opérateurs ont déjà obtenu des licences. Par ailleurs, l'autoroute ferroviaire expérimentée entre Aiton et Orbassano a fait l'objet d'un financement de l'Etat à hauteur de 60%.

L'autoroute ferroviaire Luxembourg-Perpignan est actuellement limitée à 1 service par jour du fait de la présence de goulets d'étranglements. Après les travaux de résorption de ces goulets, où l'intervention financière de l'Etat sera conséquente, le service pourra être accru.

Jacques Estour (OITC Sud-Est) estime que le problème principal qui se pose dès maintenant dans la vallée du Rhône est la congestion des transports. Or, l'augmentation des trafics lui semble tout à fait probable. Malgré le doublement du fret marchandises et le triplement, voire quadruplement du fret par voie d'eau, le trafic routier croîtrait tout de même de 30%. Dès lors, bloquer tous les investissements routiers aurait des conséquences très graves, autant du point de vue de l'écoulement des flux que des dessertes locales.

S'il se déclare favorable à des mesures ponctuelles de régulation, l'interdiction ou l'obligation de réserver l'accès aux échangeurs d'autoroutes lui semble en revanche inacceptable.

Interrogé au sujet du respect du facteur 4, il dit sa croyance dans les progrès de la science.

Jacques Sartre doute des effets du progrès technologique dans l'amélioration des moteurs, mais croit beaucoup en revanche au développement des systèmes d'information comme alternatives aux transports.

Henri Fauqué, président de l'association des élus pour une autre politique des transports en vallée du Rhône et maire de Saulce-sur-Rhône, déclare que la circulation automobile s'est stabilisée depuis 4 ans, et que l'utilité de nouvelles voies est donc pour le moins discutable.

Il demande que cesse l'élasticité entre consommation d'énergie et transports. Enfin, il remarque que la réduction du nombre de camions passe davantage par une utilisation massive de la voie ferrée que par une augmentation de leur poids.

Dominique Auverlot (Direction générale des routes) indique que sur autoroute, le trafic constaté l'an dernier a augmenté dans une proportion similaire à l'augmentation du PIB (+1,1% contre 1,2%). Sur les routes nationales en revanche, l'évolution a été nulle.

Quoi qu'il en soit, l'Etat aussi bien que la Commission européenne tablent sur une augmentation significative des trafics. Il est important de prendre en compte ce paramètre afin de réfléchir aux

mesures de changement de comportement ainsi qu'aux mesures fiscales et réglementaires.

Patrick Ponson pense que l'élargissement de l'autoroute empêcherait tout changement de comportement.

Michel Badré n'admet pas que l'on puisse faire confiance à un progrès technologique aux effets hypothétiques comme seule réponse à une situation connue de changement climatique. Tenir un tel discours est « *dangereux collectivement* ».

Jacques Estour convient que les éléments scientifiques actuels laissent présager d'une baisse possible de 2,5 et non de 4 des émissions. Néanmoins, à l'exemple de ce qui s'est produit pour les nouvelles technologies, un effort conséquent de recherche pourrait aboutir à des progrès beaucoup plus significatifs.

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).

Enjeux locaux liés à la problématique des transports

Hubert GOETZ, Directeur régional de l'équipement de la Drôme présente les enjeux locaux d'aménagement de ce territoire, très riche par ses paysages et son écologie particulière (carrefour d'influence méditerranéenne, alpine et continentale : zones montagneuses et zones humides). Le réseau hydrologique est dense (enjeux patrimoniaux, ressources en eau potable et risques naturels) tout comme la forêt (risque incendie). Il rappelle l'importance du plan Rhône, notamment pour sa conciliation entre inondation et développement urbain, mais aussi pour sa valorisation du fleuve.

Il revient ensuite sur les différentes nuisances : concernant la pollution, les risques sont importants en moyenne vallée du Rhône, malgré le régime éolien. La teneur en ozone des régions voisines n'est pas sans conséquence non plus. Un arrêté inter préfectoral Drôme Ardèche permet de prendre des mesures communes notamment en matière de vitesse de circulation. S'agissant de la pollution, le sujet est sensible dans le département de la Drôme en raison du cumul des nuisances de l'A7, des nationales et du TGV Méditerranée. Il cite ensuite les risques technologiques et nucléaires, mais aussi ceux liés aux infrastructures elles-mêmes.

Le régime éolien fait que la Drôme et l'Ardèche sont bien placés pour satisfaire les besoins en matière de diversification de production de l'énergie. Mais le parc éolien ne doit pas ajouter des nuisances là où il y en a déjà, selon lui. Concernant la localisation des aires urbaines et des activités économiques, il remarque que les espaces à dominante urbaine (hors pôles urbains) sont les plus étendus et correspondent à la vallée du Rhône. Il pense que l'existence et la multiplication de ces secteurs impliquent des démarches de concertation et de planification pour permettre d'organiser le développement de ce territoire (SCOT). L'existence de ces zones génère beaucoup de déplacements et compte tenu du relief montagneux des départements de la Drôme et de l'Ardèche et de l'enclavement de ces départements, l'autoroute est très utilisée par ses habitants qui entrent en conflit avec le trafic de transit.

Il mentionne ensuite les projets en cours : aménagement du sillon alpin, gare TGV à Allan, A51, déviation Livron-Loriol, raccordement d'Aubenas à l'A7 et à venir : liaison A49, A7, déviation routière de Valence, élargissement de l'A7 et autoroute du Piémont.

Danielle Persico, Conseillère municipale de Valence (Verts), doute que les zones traversées par les autoroutes aient un meilleur développement économique. Elle souhaite qu'une réglementation interdise aux camions de rouler à vide.

En tant que membre de l'association « roulons en ville à vélo », elle souhaite que toutes les gares offrent des possibilités de stationnement et de location de bicyclettes.

Enfin, elle rappelle le parallèle entre la pollution atmosphérique et le nombre d'hospitalisations

constatées pour bronchiolite ou asthme.

Dominique Auverlot confirme qu'il n'existe pas de corrélation directe entre autoroute nouvelle d'aménagement du territoire et développement économique. Cela dépend en fait de l'implication des acteurs socio-économiques.

Cependant, un réseau d'infrastructures performantes dans les trois modes de transport est indispensable au développement économique global d'un pays.

Enfin, à propos du chargement des camions, il précise que les systèmes de transports intelligents doivent être développés pour éviter que les camions roulent à vide.

Hervé Mariton, Député de la Drôme, précise qu'en matière de changements de comportements une frontière existe entre une influence nécessaire et un risque de « *police des comportements* ».

Pour lui, un choix précautionneux nécessiterait de distinguer les mesures réversibles des mesures définitives. Toute nouvelle infrastructure constituerait ainsi un choix irréversible, une solution de facilité qui empêcheraient d'autres mesures d'être expérimentées.

Hervé Mariton refuse donc la construction de toute nouvelle infrastructure, et souhaite que soient privilégiés les choix de report modal, d'influence sur les comportements et les mesures de gestion.

Michel Grégoire (Conseil général de la Drôme) rappelle que son institution a récemment voté une délibération portant sur les points suivants :

- refus de l'élargissement de l'A7 et de la RN7 ;
- refus de la liaison A47/A7 ;
- refus d'une liaison à une autoroute du Piémont à partir du canton de Loriol ;

Le département attend des décisions rapides basées sur les solutions alternatives à l'augmentation de la capacité routière. L'électrification du sillon alpin doit être accomplie, et les axes alternatifs à la vallée du Rhône (A75) achevés.

Toutes les mesures concourant au report modal pour les marchandises et les voyageurs doivent être soutenues, y compris le percement du tunnel du Montgenèvre et la création de la gare TGV à Allan.

Dans le domaine des transports collectifs, le Département travaille avec la Région Rhône-Alpes à diverses mesures incitatives. D'autres mesures de gestion du trafic présentent un intérêt certain (limitation des vitesses aux heures de pointe, interdiction de doubler pour les PL à certains moments, incitation au covoiturage, modulation tarifaire des péages,...)

Il suggère aussi que le produit des radars automatiques soit utilisé pour aider le département à « *adapter les taxes de délestage de l'A7* ».

Léna Balsan, Maire de Valence, rappelle l'« *erreur magistrale* » qu'a été l'implantation de l'autoroute puis son élargissement au centre de l'agglomération.

La communauté d'agglomération met actuellement en place un PDU visant à réduire l'usage des voitures en centre-ville et à développer l'usage des modes alternatifs.

Concernant le report modal, elle rappelle que Valence dispose d'un port fluvial qui mérite d'être utilisé à pleine capacité, en développant les infrastructures ferroviaires et routières d'accès, ce qui bénéficierait également à la plate-forme logistique toute proche.

Le réseau ferré situé de chaque côté du fleuve doit lui aussi être utilisé à pleine capacité. Quant à l'autoroute, elle ne doit plus passer en cœur de ville mais être déplacée à la périphérie de Valence, sans que sa capacité ne soit augmentée.

Enfin, la maire de Valence précise que le transfert modal ne peut être réussi s'il se limite au développement des infrastructures sans contrainte sur le mode routier. Le développement durable implique des politiques nationales et locales cohérentes.

Echanges avec le public

Alain Verbeke (Colère 26) attire l'attention sur la « *saturation de nuisances* » vécue par les habitants. Plutôt que le déplacement des infrastructures, qui pénaliserait d'autres habitants, il réclame l'arrêt du développement autoroutier.

Il souhaite une inflexion de la politique des transports en faveur des modes alternatifs.

Hervé Mariton rappelle que l'essentiel des projets décidés au CIADT de 2003 concerne des infrastructures fluviales et ferroviaires. De plus, l'AFITF finance principalement des infrastructures ferroviaires et fluviales en tirant ses ressources de la route.

Roland Dorée (FNTR 26) explique que les camions circulant à vide sont surtout ceux revenant de livraisons de proximité, qui n'ont pas de possibilité d'acquiescer un nouveau chargement sur leur lieu de livraison. Les industriels parviennent en revanche à recharger les camions avec les emballages de retour. A noter que lorsque le kilométrage parcouru à vide dépasse 10%, le transporteur perd de l'argent.

Il rappelle que les camions desservent les grands magasins et les zones logistiques : refuser ce type d'équipement au nom des changements de comportements ne poserait-il pas un problème d'emploi ?

Jacques Sartre considère que la société « *vit à crédit* » dans de nombreux domaines : santé, retraites, et transports, dont on ne sait comment assurer la pérennité. Il faut se projeter dans l'avenir plus rationnellement qu'en pariant sur un progrès technologique incertain.

Jean-Paul Ménard fait part de son aversion pour les « *gares-betteraves* », dont la localisation entraîne des ruptures de charge très pénalisantes. Il raconte ses expériences difficiles lors de ses voyages à Avignon, et ne souhaite pas que la desserte de Montélimar connaisse la même erreur. Plutôt qu'une gare excentrée « *qui [le] fait bondir* », il réclame une desserte des centres-villes par les TGV.

Il se dit défavorable à une éventuelle privatisation des gares et de la SNCF.

Enfin, il souhaite avoir des précisions quant à la tenue d'un nouveau débat public thématique sur le facteur 4, pour lequel il prend date.

Philippe Marzolf explique qu'un tel débat ne pourrait être lancé que sur la saisine officielle de la CNDP par le gouvernement.

Michel Grégoire (Conseil général de la Drôme) annonce que la gare d'Allan, pour laquelle une étude est en cours, fera l'objet d'un débat. Il se prononce pour la reconquête des lignes classiques en faveur des TER et dessertes intercitys en interconnexion avec Valence-sillon alpin et Valence-Lyon.

Françoise Delanou signale qu'un effort significatif est à faire pour faciliter la circulation des vélos à Valence. **Léna Balsan** indique que les voies réservées aux bus et vélos sur les boulevards ont fait l'objet d'études poussées pour rendre la cohabitation la plus sûre possible.

Laurence Pérony (Association des Bords du Rhône) rappelle que la concentration des infrastructures dans la plaine de Valence a de graves conséquences : pollution aérienne et sonore, risques liés aux matières dangereuses, contribution au réchauffement climatique.

Les effets de coupure des territoires sont également dévastateurs.

Ainsi, les populations des bords du Rhône sont totalement opposées à tout projet d'élargissement de l'A7.

Au contraire, le réseau existant doit être optimisé : déviations sur les routes nationales, optimisation des infrastructures aujourd'hui sous-utilisées, mesures de régulation du trafic. Elle juge en effet scandaleux d'envisager la construction d'infrastructures alors que les réseaux existants ne sont pas encore utilisés au mieux de leurs capacités.

A plus long terme, une « *éducation citoyenne au déplacement* » est nécessaire.

Guillaume Pillard (association Vivre à Saint-Désirat) souhaite une remise en cause de l'idéologie de la croissance et du transport routier. Un changement de comportement des acteurs et des citoyens est nécessaire.

Marianne Ory, Conseillère régionale, rappelle que son institution s'est prononcée contre l'accroissement de la capacité autoroutière en vallée du Rhône afin de rééquilibrer les modes de déplacements des voyageurs et des marchandises.

Cependant, ce report modal sur des trains plus lourds et plus nombreux nécessitera des aménagements afin que les riverains n'en pâtissent pas.

Alain Bosc, membre de l'atelier citoyen, prend l'exemple d'un collègue effectuant une sensibilisation à l'environnement et aux transports, qui s'est traduite notamment par l'installation de cellules photovoltaïques et d'une éolienne sur le bâtiment. Professeur de technologie à ce collège, **Jean-Luc Sayetta** attribue un grand rôle à l'information et l'éducation des enfants.

François Marseille regrette que l'Europe ne soit pas évoquée dans le débat, alors que c'est à cet échelon que les décisions relatives aux transports doivent être prises.

Gérard Leras, Président de la commission transports du Conseil régional, appelle à un changement global de la politique de transports, plutôt que de réfléchir au déplacement des infrastructures gênantes.

Pierre Clémenceau s'étonne du peu de fréquentation de l'A75 (une information donnée dès la région parisienne pourrait y répondre) et doute qu'une jonction A49-A7 apporte des améliorations à la situation entre Valence et Romans.

Jean-Didier Blanchet parle cependant d'un report certain de l'A7 vers l'A75.

Sébastien Chabannes pense qu'une amélioration de la qualité de vie en ville inciterait les gens à demeurer près de leur lieu de travail plutôt que de s'installer à la campagne.

Il demande s'il est possible de moins taxer les stocks afin que les entreprises soient moins enclines à fonctionner en flux tendus.

Il souhaite que des décisions rapides soient prises en faveur des solutions alternatives évoquées au cours du débat.

Guillaume Pillard souhaite que des représentants associatifs participent à la rédaction du compte-rendu du débat.

Philippe Marzolf répond que la synthèse du débat sera présentée le 20 juillet à Avignon, et que les acteurs pourront y réagir.

Jean-Marc Delorme (Réseau actions transports) déplore le manque d'information du grand public sur le thème du réchauffement climatique et de la crise pétrolière. Il suggère que l'Etat prévoie à l'issue du débat des mesures d'information et de communication pour accompagner les décisions qui seront prises.

Philippe Marzolf indique qu'un débat national sur l'effet de serre, avec une forte action de communication, pourrait jouer ce rôle de sensibilisation.