

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

Synthèse de la réunion thématique du 11 avril à Valence : Offre et demande de transports

Philippe MARZOLF ouvre la réunion en rappelant les trois questions posées au débat public et en situant la soirée dans le contexte des autres réunions publiques.

Michel BADRÉ rappelle les attentes de l'Etat pour le débat public, en insistant sur les deux grandes contraintes à lever en matière de transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien : l'aggravation de la congestion et un impact environnemental lourd.

Enfin, pour conclure cet avant-propos, **Paul VIALATTE** introduit le thème « offre et demande de transports », précisant que les projets tels que le doublement de l'A7 ne feront pas principalement l'objet de cette réunion, qui se concentrera davantage sur la problématique citée. La suite de la soirée traduit néanmoins la forte préoccupation des participants à la réunion sur le projet cité par Paul Vialatte.

Interpellateurs

Les premiers intervenants donnent avec force statistiques un panorama de la situation actuelle en matière de transports. **Frédéric DABI, IFOP**, présente les principaux résultats du sondage effectué par l'IFOP pour la CPDP, portant son propos principalement sur la voiture, qui est de loin le moyen de transport le plus utilisé par les habitants des trois régions.

La congestion est très généralement ressentie, du fait de situations de ralentissements ou d'embouteillage, de même que la pollution. L'évolution de cette situation donne lieu à des perceptions contrastées, un sentiment d'amélioration à l'extérieur des grandes agglomérations s'accompagnant d'une détérioration ressentie à l'approche de ces villes. La pollution de l'air et la fréquentation des autoroutes par les camions sont les deux dimensions où l'évolution négative est le plus souvent exprimée.

L'expérience des problèmes de congestion s'accompagne de désagréments psychologiques : perte de temps, stress, fatigue,... Pour remédier à cette situation, des adaptations personnelles sont mises en place, qui vont du changement d'itinéraire à la réduction des déplacements. Moins citées mais privilégiées chez les jeunes ou les urbains, le covoiturage ou l'utilisation des transports en commun font partie de ces solutions. A noter malgré une relative homogénéité géographique que les réticences à abandonner la voiture sont un peu plus fortes chez les habitants de Languedoc-Roussillon.

Abordant le sujet du train, le représentant de l'IFOP fait part d'un sentiment général d'amélioration dans tous les domaines, excepté sur la sécurité et la desserte des petites villes ou des villes moyennes.

A l'issue de cette présentation, Philippe MARZOLF rappelle le cadre dans lequel s'est inscrit ce sondage, dont l'utilisation dans un débat public est inhabituelle.

Patrice DANZANVILLERS présente la manière dont le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA, Ministère de l'Équipement) prend en compte la congestion routière. La congestion se définit par la gêne provoquée par l'accumulation de véhicules sur une route ou une autoroute. Elle se traduit d'une part par le phénomène de gêne, pendant lequel les usagers peuvent maintenir leur vitesse nécessitant toutefois une attention et une activité rendant la conduite inconfortable. D'autre part peut se produire le phénomène de saturation, où des files d'attente se créent et où la vitesse est cette fois-ci considérablement réduite, jusqu'à devenir inférieure à la vitesse à capacité (vitesse à laquelle peuvent circuler le nombre maximal de véhicules sur l'axe considéré, soit ici 85 km/h).

Le SETRA a mis en place un certain nombre d'indicateurs afin de quantifier la gêne que peut ressentir l'utilisateur. Cette gêne est liée au trafic poids lourds : ceux-ci roulent en général à vitesse constante (90 km/h), et représentent une gêne pour l'automobiliste lorsque celui-ci voit sa vitesse et ses possibilités de dépassement restreintes par le volume du trafic. Les niveaux de gêne (circulation fluide – dégradée – fortement dégradée – très fortement dégradée) sont définis 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 ont été réalisées en fonction de différentes hypothèses : il en résulte, avec les limites que comporte ce type d'analyse, que la situation connaîtra dans tous les cas une dégradation, plus ou moins forte selon l'importance du report modal futur.

Intervenant pour l'association « **Elus locaux pour une politique des transports dans la vallée du Rhône** », **Henri FAUQUÉ**, Maire de Saulce-sur-Rhône, revient sur la création en 2005 de ce groupe d'élus, à la suite de réflexions sur la dégradation de la situation des transports. Il rappelle le choc qu'a pu constituer en 2000 l'annonce par le président des ASF du projet de passage de l'A7 à 2x5 voies.

Le groupe de réflexion, puis l'association, se sont construits autour de l'idée d'écouler le trafic de la vallée du Rhône en réduisant les nuisances – très fortement perçues – ainsi qu'en améliorant la sécurité et le respect de l'environnement. En matière de sécurité, l' élu attire l'attention des participants sur la « *multiplication* » récente d'accidents de poids lourds, et les risques que représente le transport de matières dangereuses, notamment lorsque les insuffisances de l'autoroute reporte ce trafic sur la nationale 7, qui traverse des agglomérations.

Henri FAUQUÉ appelle à privilégier l'important à l'urgent, c'est-à-dire à ne pas répondre à la saturation par un élargissement de l'autoroute, qui ne ferait que répercuter les problèmes de nuisances, de pollution et de sécurité. Pour lui, continuer à privilégier une voie routière en voie d'engorgement risque également de décourager l'installation des entreprises.

Ainsi, la solution réside pour l'association d'élus dans un changement de politique des transports, à l'image de ce qui a été réalisé il y a 30 ans en matière de maîtrise de l'énergie. Le maire de Saulce prend pour exemple le ferroviaire nourri de l'énergie électrique du Rhône, et qui nécessiterait l'installation de plates-formes d'échanges avec la route : il souhaite que les décideurs à partagent cette volonté politique.

Questions/réponses

Lors de la séance de questions qui s'ensuit, **Jean-Paul MÉNARD, Amis du rail azuréen** appelle les transporteurs routiers à repenser l'organisation de leur activité en fonction des autres modes de transports.

Vice-Président de la communauté d'agglomération de Romans, Jean-David ABEL estime, de même que M. Fauqué, que les réflexions actuelles sur la congestion sont menées à court terme, ce qui ne permet pas d'envisager des solutions soutenables. Il critique les projections présentées par Patrice Danzanvillers, qui intègrent des scénarios présentés comme subis et inéluctables.

Le représentant du SETRA convient du caractère réfutable des tendances présentées, rappelant les réserves qu'il avait lui-même exprimées lors de la présentation : les hypothèses sur lesquelles se fondent l'analyse du ministère sont claires, mais comme toute hypothèse restent sujettes à discussion.

Une habitante de Valence regrette que le débat sépare chaque thème, ce qui empêche la prise en compte d'une vision globale. Paul Vialatte explique que la difficulté du débat réside dans son ampleur thématique et géographique, qui implique de le « découper » en thèmes avant d'aboutir à une analyse globale.

Jean LAFOSSE, MNLE Drôme-Ardèche, aborde deux éléments de la congestion. Le premier tient à un déséquilibre dans l'occupation du territoire, qui devrait être corrigé par la revitalisation du Massif central. Le second est lié à la faible occupation des véhicules routiers (1,3 personne par véhicule en moyenne), que pourrait compenser le covoiturage, celui-ci devant faire l'objet d'incitations économiques.

Jean-Didier BLANCHET rappelle que les réflexions de l'Etat sont bien menées à long terme, puisqu'elles concernent une période débutant dans 20 ans, après la réalisation supposée acquise d'un certain nombre d'infrastructures. Les 6 familles de mesures relèvent bien de cette volonté, même si certaines pourraient être d'application immédiate.

Un participant, citant plusieurs sources bibliographiques, évoque l'absence future de pétrole, et demande dans quelle mesure les projections de l'Etat prennent en compte une pénurie possible de carburant en 2020-2025.

Michel BADRÉ explique que les prévisions doivent en effet intégrer un très grand nombre d'incertitudes : il s'agit d'évolutions « classiques », mais la situation sera réelle sera fonction d'un certain nombre de changements plus ou moins incertains. Le seul changement certain, et d'importance majeure, est le changement climatique déjà à l'oeuvre et contre lequel ont été définies les mesures touchant à la maîtrise de la mobilité et aux changements de comportements.

Malgré les incertitudes, il n'en demeure pas moins que les mesures proposées par l'Etat se veulent

« *lourdes et non tendancielle* ».

Marcel VIAL et Nicolas SCHWAB (ASF) exposent la situation sur le réseau des Autoroutes du Sud de la France et notamment sur l'A7, l'un des axes les plus chargés d'Europe. L'évolution des quinze dernières années montre que le trafic ne décroît jamais et que la croissance du trafic poids-lourds est presque toujours supérieure à celle des véhicules légers. Des prévisions ont été établies, se basant sur des fourchettes de croissance.

Nicolas SCHWAB revient sur les niveaux de gêne présentés précédemment, qui pour l'exploitant du réseau se traduisent par des difficultés plus ou moins fortes à réaliser les travaux d'entretien qui lui incombent. Actuellement, les ASF ne peuvent réaliser ces travaux sans gêne pour le trafic que pendant 5 mois, de novembre à mars.

Marcel VIAL détaille la répartition quotidienne des trafics, particulièrement la concentration des poids-lourds lors des jours ouvrés, de sorte qu'en semaine ceux-ci peuvent représenter 23% du trafic total, voire la moitié à certaines heures.

Concernant le nombre d'accidents, il corrige les propos entendus précédemment, les statistiques faisant au contraire état d'une diminution, notamment sur l'A7 mieux équipée. En revanche, il est vrai que les accidents se traduisent par des conséquences croissantes en matière de gestion de trafic.

Marcel VIAL conclut en énumérant les actions que mène ASF en faveur de la fluidité et de la sécurité de la circulation : programmes de recherche en collaboration avec les constructeurs automobiles (information embarquée par exemple), ferroutage avec la participation à l'autoroute ferroviaire Luxembourg-Espagne, régulation des vitesses avec des résultats probants en matière de sécurité, de fluidité et de réduction des émissions de CO₂, amélioration des équipements.

De manière générale, ASF attire l'attention des participants sur les difficultés à assurer ses missions d'exploitation des infrastructures. Malgré les efforts pouvant être réalisés en matière de modes alternatifs, le choix demeurera entre augmentation des contraintes sur la mobilité ou augmentation des capacités autoroutières.

Un autre gestionnaire d'infrastructure expose son point de vue, en la personne de **Jean-Marie LAROSE, de Réseau ferré de France (RFF)**. Concernant le trafic voyageurs, le trafic ferroviaire connaît un succès, l'accroissement de l'offre en grande vitesse et en TER (ces derniers liés aux efforts des régions) se traduisant par l'augmentation du nombre de voyageurs.

En revanche, le fret ferroviaire reste fragile économiquement et techniquement. La rationalisation de l'offre au travers du plan fret de la SNCF a impliqué une chute des trafics entre 2000 et 2005. Techniquement, la fiabilité et la productivité peuvent encore être améliorés. RFF exprime ses attentes, tant vis-à-vis du fret SNCF qu'au sujet de l'arrivée prochaine d'autres opérateurs. Les autoroutes ferroviaires en réseau sont également source d'espoirs.

Quant à la notion de congestion, celle-ci n'est pas applicable au réseau ferré national, dont des capacités restent disponibles pour les marchandises et les voyageurs. Ce réseau fait actuellement l'objet de trois politiques de modernisation. La première vise le cadencement généralisé, la seconde la modernisation de l'exploitation par des techniques et des procédures nouvelles, la troisième l'industrialisation de la maintenance.

Par ailleurs, Jean-Marie LAROSE rappelle les perspectives que représentent les infrastructures prévues par le CIADT, autant en matière de transport de fret que de personnes.

Par les infrastructures nouvelles, les autoroutes ferroviaires et les progrès attendus dans l'exploitation, le ferroviaire serait avec le mode fluvio-maritime en mesure d'« *emporter la quasi-totalité de la croissance des trafics.* »

Représentant de **la coordination associative**, **Alain VERBEKE** base son intervention sur l'étude des trafics en vue de « *résoudre le problème sans créer d'infrastructures nouvelles* ». Il remarque que la vallée du Rhône est déjà très riche, voire saturée, en infrastructures routières et ferroviaires, sans oublier le fleuve lui-même. Il s'agit dès lors d'envisager les trafics pouvant être ôtés de l'autoroute pour être reportés sur d'autres voies, tenant compte du fait qu'une infrastructure nouvelle ne devrait pas être créée, l'espace concerné n'étant pas infini.

En premier lieu, nombre d'usagers empruntent l'A7 pour de courts trajets, la nationale présentant l'inconvénient de traverser les villages. Dès lors, la réalisation de contournements des agglomérations permettrait de rendre attractive la nationale pour les trajets locaux, tout en réduisant le trafic au coeur des villages dénoncé par les riverains et les élus.

Le chemin de fer est également apte à emporter un certain nombre de trafics de l'autoroute : sans grand aménagement pour les longues distances, pour lesquelles la voie ferrée est particulièrement adaptée, ce report est plus complexe à organiser sur des trajets plus courts. Des navettes marchandises emportant des colis plus petits et couplées aux TER pourraient être envisagées.

Des perspectives intéressantes sont aussi présentes pour le transport de voyageurs, pour lesquels une vitesse des trains de 80 km/h serait tout à fait satisfaisante au regard du temps perdu dans les bouchons routiers. A courte et moyenne distance, l'attractivité du train passe par la modernisation de lignes actuellement très peu satisfaisantes, telles que la liaison Valence-Grenoble.

L'étalement des départs en vacances, le développement de la voie fluviale, sont également des éléments prometteurs.

En conclusion, Alain VERBEKE regrette le manque d'un scénario basé sur le report modal, dans un dossier-support dont il conteste certains chiffres de trafics. Il évoque la création souhaitable d'un observatoire sur la question.

Questions/réponses

Eric BESSON, député de la Drôme, prend la parole pour demander que la question de la 2x5 voies soit « *abordée de front* ». Cette solution, à laquelle il rappelle sa ferme opposition, soutend selon lui le débat public, et le député souhaite à ce titre qu'elle soit abordée au cours d'une réunion spécifique organisée dans le département.

Il insiste sur les problèmes de sécurité que pourrait représenter une autoroute élargie, et sur lesquels il regrette de n'avoir pas encore de réponse. A ce propos, il insiste sur l'urgence de la mise en place des mesures de régulation évoquées dans le dossier, pour atténuer le risque d'une « *Vallée du Rhône*

désormais trop dangereuse ».

Jacques ESTOUR, de l'OITC Sud-Est, réagit aux propos d'Eric Besson en réfutant l'idée que son organisme privilégie la solution autoroutière. Il rappelle en effet que l'OITC propose le quadruplement du trafic fluvial et le doublement du trafic ferroviaire, ce qui n'empêcherait pas toutefois une augmentation de 40% du trafic routier.

Pour **Marcel VIAL**, l'hypothèse de la 2x5 voies a été un « *cri de détresse* » lancé en 2000, qui a permis d'attirer l'attention sur les grandes difficultés vécues par ASF dans l'exploitation de l'autoroute. Il rappelle que la réalisation d'études d'extension est obligatoire par contrat à partir d'un certain niveau de trafic, et que contrairement à la rumeur ASF n'a pas acquis les terrains nécessaires à un éventuel élargissement.

Revenant sur la demande de M. Besson d'une réunion sur ce thème, **Philippe MARZOLF** suggère la possibilité de tenir un atelier qui aborde, outre la 2x5 voies, d'autres projets d'élargissement de l'A7 ou d'amélioration des nationales. Montélimar pourrait être un lieu adéquat pour cette réunion.

Sur l'insistance de la salle, Paul VIALATTE accorde un temps supplémentaire aux questions du public. Un citoyen insiste sur l'absurdité du traitement du courrier postal depuis que la Poste utilise la route au lieu des trains postaux, ce qui implique des trajets et des délais supplémentaires pour le courrier. Il propose la remise en place de trains postaux couplés aux trains de voyageurs.

Une présidente d'association réitère quant à elle l'opposition de son groupe à tout projet d'extension autoroutière : les solutions alternatives doivent être préférées à l'accroissement des infrastructures.

Interpellateurs

Président du Conseil national des transports, Alain GILLE mentionne l'objectif de réduction par 4 des gaz à effet de serre. Se référant à l'étude prospective du Conseil général des Ponts et Chaussées, il estime que seul un scénario dit de « *gouvernance mondiale* » offrirait des possibilités d'aboutir à ce résultat.

Le transport routier étant appelé à rester dominant, l'effort doit être porté sur la recherche sur les carburants et les moteurs.

Un report modal maximal doit être envisagé, basé sur un développement indispensable de la massification. Ce développement suppose des outils financiers : tarification adaptée, prix des carburants élevés, taxes importantes.

Alain GILLE propose aussi de « *lutter contre tous les transports qui ne sont pas indispensables* ». Cela suppose néanmoins que le couplage historique entre croissance des transports, croissance économique et croissance de l'emploi soit brisé. En tout état de cause il insiste sur le fait que l'objectif du facteur 4 est impossible à atteindre si les transports continuent à augmenter.

A noter que l'impératif de massification implique une « *condensation* » des transports sur certains axes, dont font partie les vallées du Rhône et de la Saône. Le président du CNT rappelle enfin la relativité du transfert modal sur rail qui ne permettrait selon lui qu'une réduction des gaz à effet de

serre de l'ordre de 3 à 4%. D'autre part, des progrès technologiques actuellement imprévus pourront toujours survenir, ce qui n'en implique pas moins la prise de mesures conservatoires dans l'attente de ces progrès.

Françoise POTIER, de l'INRETS, expose les facteurs économiques et sociaux influençant la mobilité. Si le revenu des ménages reste le facteur le plus déterminant, l'évolution des modes de vie a des impacts sur la demande de transports.

Premièrement, la part du temps de travail au long de la vie tend à diminuer, ce qui est dû moins à la réduction du temps de travail proprement dite mais plutôt à l'allongement de la vie. Dès lors, la mobilité domicile-travail ne représente que 10% de la mobilité totale (20% de la mobilité locale). Il semble que ce type de mobilité soit appelé à croître surtout pour les moyennes et longues distances.

Deuxièmement, la frontière entre temps de travail et temps libre s'estompe, du fait de l'éclatement des temps : les horaires de travail se font plus variables et les temps de congés se fractionnent. Ainsi, loisirs et tourisme ne se cantonnent plus aux week-ends et grandes vacances, même si des pics existent. Les déplacements de loisirs et de tourisme sont donc appelés à connaître une augmentation, qui se remarquera surtout dans les zones urbaines touristiques (le tourisme incluant ici les relations sociales).

Les études montrent à ce propos que 70% des déplacements touristiques sont le fait de 20% des Français, qui ajoutent à leurs destinations proches des territoires de plus en plus éloignés.

Elément important de ce changement de mode de vie : la mobilité n'est plus considérée comme un luxe, mais comme un droit. La question reste de savoir si cette mobilité va s'étendre ou atteindre un seuil de saturation.

Prenant l'exemple des transports urbains, **Dominique MIGNOT, du Laboratoire d'économie des transports (LET)**, remarque qu'une politique très volontariste en la matière n'a pu aboutir au mieux qu'à une stabilisation de la part modale de la route : pour nécessaires qu'il soient, ces investissements ne sont pas suffisants.

A l'heure actuelle, les deux enjeux de circulation se situent dans les grandes villes et sur les axes. On assiste à une tendance à la stabilisation du taux de motorisation des ménages, en même temps qu'à un accroissement des distances lié à l'étalement urbain.

Source d'espoirs, le télétravail doit faire l'objet de nuances dans la mesure où ce sont les personnes les mieux équipées en matériel informatique qui se déplacent le plus. Internet participerait ainsi au phénomène de développement et de concentration de la mobilité. A noter également l'effet pervers de la recherche constante de gains de vitesse, qui aboutit à un accroissement des distances.

Concernant la route, l'incohérence apparente entre les statistiques de trafic et les impressions visuelles des usagers provient peut-être du fait que des transporteurs étrangers peuvent effectuer des trajets locaux.

D'autre part, à l'encontre de la massification souhaitée par Alain Gille, les tendances actuelles liées au commerce électronique, impliquent une multiplication des transports de petites quantités sur de grandes distances.

Questions/réponses

Jean-Marie CHAUSSON, conseiller municipal aux transports de Romans, remarque que la question des transports appelle une réponse politique, qui ne saurait être le fait de techniciens. Il revient sur la nécessité de contraindre l'augmentation des transports, ce à quoi pourraient contribuer l'augmentation de leur prix, la saturation des réseaux elle-même, ainsi qu'une éventuelle contrainte légale sous forme de « *droits individuels de déplacements* ».

Citant l'exemple des difficultés à atteindre en train de Romans la gare de Valence-TGV, il souhaite que des moyens conséquents soient mis en place pour les infrastructures ferroviaires, y compris de proximité, ce qui rendrait pertinent le transport par fer sur de courtes distances.

Alain GILLE convient du fait que les transports courts sont les plus nocifs en termes d'effet de serre. Néanmoins, il souligne les conséquences potentielles sur l'emploi d'une trop forte contrainte de la mobilité. A long terme, la refonte de l'urbanisme commercial et des systèmes de production pourrait en revanche trouver toute sa pertinence.

M. FÉNELON, du MNLE Drôme-Ardèche, regrette le démantèlement de lignes SNCF et l'absence de financement pour des lignes à moderniser ou à rouvrir.

Jean-Didier BLANCHET relativise cette critique en rappelant les efforts « *décidés, sinon réalisés* » dans le cadre des contrats de plan Etat-Région, et des sommes considérables engagées en faveur de la modernisation du fret SNCF (1,5 Milliard d'euros entre l'Etat et la SNCF). Il n'en demeure pas moins que les contraintes budgétaires sont réelles et appellent à une certaine patience.

Dominique MIGNOT réagit en répétant que les dépenses d'infrastructures ne sauraient suffire à elles seules, et doivent s'accompagner d'une action envers le trafic routier et d'une amélioration de la gestion de la SNCF.

Conseillère régionale de Rhône-Alpes, Michèle EYBALIN revient sur la formulation de la réunion, qui occulte certains aspects de la problématique, notamment le transport multimodal. Plus généralement, il est nécessaire de repenser les façons d'habiter et de se déplacer, ainsi que de prendre en compte les coûts non seulement financiers mais aussi environnementaux et sociaux des projets. Elle rejette l'idée de droits individuels de déplacements, ceux-ci pouvant être rachetés.

Un représentant de la SNCF répond aux critiques en insistant sur les efforts de l'entreprise en matière de productivité, et en attirant l'attention sur les inégalités de coûts vis-à-vis des transporteurs routiers.

Interpellateurs

Représentant la **Région Rhône-Alpes**, **Michel GOURDOL** expose la politique de cette collectivité en matière de TER. Celle-ci intervient en finançant la rénovation et l'acquisition du matériel, en cofinançant la modernisation des infrastructures au travers du contrat de plan Etat-Région et s'efforce de mettre en place des tarifications attractives.

L'ensemble du budget ferroviaire est très important, puisqu'il représente 1/3 du budget de la Région.

Il insiste sur les efforts menés pour soutenir le développement des TER, afin que l'offre réponde en quantité et en qualité à l'accroissement de la fréquentation. Le titre de transport unique pour tous les réseaux Rhône-Alpes est également en cours de développement, sous forme de la carte à puce OÙRA. Enfin, toujours dans le but de favoriser l'attractivité du réseau, le cadencement généralisé est « *le grand oeuvre* » que poursuivent la Région et RFF.

Constitué de deux axes principaux (Vallée du Rhône et sillon alpin), le réseau TER a comme grand enjeu la desserte des « affluents » drômois et ardéchois. Le Conseil régional soutient aussi les déplacements doux et étudie l'utilisation par les TER de la ligne de la rive droite et la desserte à grande vitesse du bassin de Montélimar.

Président de l'Office interconsulaire des transports du Sud-Est, Jacques ESTOUR présente la vision qu'ont les chargeurs de la problématique des transports.

Il met en exergue le fait que l'organisation des entreprises et notamment leurs systèmes de production et de distribution sont des choix directement déterminés par les attentes des consommateurs. Cette position lui vaut nombre de protestations de la salle, qui se poursuivront tout au long de son exposé.

Le consommateur réclame une grande disponibilité des produits au prix le plus bas possible. Le transport représentant de 7% à 15% du coût du produit, les entreprises visent les plus fortes économies sur ce poste, notamment en recherchant la réduction maximale des stocks. Ce sont donc bien les attentes des consommateurs qui imposent aux entreprises une exigence de réactivité, qui aboutit par exemple à la fabrication d'un produit seulement après sa commande, ou à la livraison quotidienne voire bi-quotidienne des commerces.

En matière de déplacements des personnes, les choix du citoyen sont également déterminants, qu'il s'agisse de choisir son lieu d'habitation, ses loisirs,...

L'OITC s'attend dans le futur à une croissance suivie et accélérée de la mobilité, du fait de la spécialisation des territoires et des délocalisations qui s'ensuivent, ainsi que de la croissance des pays d'Europe de l'Est et de la Chine. Il répète l'importance des choix du consommateur dans ce processus, entraînant par exemple la multiplication des références dans un produit ou le fractionnement des envois. Nous sommes en effet passés de l'ère où l'industriel poussait ses produits vers le consommateur à une période où les industriels répondent à l'appel des consommateurs.

Dans ce contexte de croissance des transports Jacques ESTOUR exige une prise de décision, sans laquelle l'activité de la région ne pourrait que décroître. Il s'inscrit cependant en faux contre l'idée selon laquelle les chargeurs seraient favorables au tout routier, répétant les objectifs de quadruplement du trafic fluvial et de doublement du trafic ferroviaire soutenus par l'OITC.

Cependant, tous les modes ne sont pas adaptés à tous les types de trafic, et par conséquent le transport par voie routière ne pourra en tout état de cause qu'augmenter. Or, il soulève le risque que la congestion de la vallée du Rhône décourage l'installation des entreprises, ce qui se traduirait à terme par une chute de l'emploi.

Il rappelle son opposition à des mesures telles que la modulation des péages, fortement inégalitaire, ou la fermeture ponctuelle d'échangeurs, qui bloquerait notamment l'écoulement des productions

agricoles.

En résumé, l'avenir de l'économie et de l'emploi régionaux impose la prise de décisions pour empêcher la thrombose de la vallée du Rhône.

Présentation des mesures par l'Etat

Exposant les mesures proposées par l'Etat, **Jean-Didier BLANCHET** rappelle le double enjeu de lutte contre la congestion et de protection de l'environnement. Reprenant la prévision d'une augmentation de 40% du trafic routier à une échéance de 20 ans, il évoque séparément la question du trafic poids-lourds et celle des véhicules légers.

Pour les premiers, les mesures proposées sont de type « push-pull », c'est-à-dire de nature à pousser le trafic de marchandises hors de la route pour l'attirer vers d'autres modes de transports. Par exemple, l'instauration de péages sur les routes nationales ou les autoroutes urbaines permettrait aux camions de payer les coûts (y compris externes) de ces infrastructures, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le renchérissement du prix du pétrole par une taxation importante est aussi à l'étude, de même que l'instauration de permis d'émission à l'exemple des quotas imposés aux industries.

Enfin des mesures sont envisagées pour augmenter l'attractivité des modes fluvial et ferroviaire dans leur domaine de pertinence, ce qui pour le train pourrait fonctionner sur des distances même inférieures à 500 km.

Concernant le trafic des véhicules légers, les solutions peuvent résider aussi bien dans l'élargissement des infrastructures que dans l'adoption de technologies prometteuses.

Michel BADRÉ relaye cette intervention en exposant les familles de mesures touchant à la mobilité : autopartage, covoiturage, télétravail, etc. sont des pistes d'études. Les questions d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont également fondamentales. Pour très lointaines qu'elles soient, les améliorations que l'on peut attendre en la matière n'en doivent pas moins être abordées dès maintenant.

Questions/réponses

Christine PRIOTTO prend la parole de la salle au nom du **Conseil général de la Drôme**. Elle appelle les chefs d'entreprise à ne pas se plier aveuglément aux choix des consommateurs mais à jouer un rôle civique.

Exprimant son intérêt pour le covoiturage, elle note que cette mesure doit s'accompagner d'aménagements périphériques : plus généralement, elle déplore que les infrastructures soient déconnectées les unes des autres, ce qui impose à l'utilisateur de prendre d'abord sa voiture pour rejoindre par exemple une gare TER.

Un autre participant insiste sur les mesures financières à prendre, d'une part en taxant le mode routier et d'autre part en soutenant le transport collectif. Faisant part de son expérience professionnelle, il remarque que la flexibilité des horaires de travail est un facteur limitant les

possibilités de transport en commun et de covoiturage.

A la campagne, la fermeture de commerces et de services de proximité est également un facteur d'utilisation supplémentaire de la voiture.

Des personnes font part de leurs réserves quant à la tenue du débat public : « *débat d'entérinement* » pour Jean-Georges Bouillaud, il pâtit selon **Dominique ALLAIN, conseiller municipal de Valence** d'expériences passées où la décision était prise avant même la tenue du débat.

A l'inverse, Philippe MARZOLF, rappelant la jeunesse de la procédure, donne d'autres exemples de débats publics ayant réellement et profondément influencé la décision finale.

Jean-Georges BOUILLAUD reprend la parole pour rappeler tout l'intérêt que représente le fleuve Rhône comme voie de transport, ainsi que pour souligner l'importance d'itinéraires de délestage et la nécessité d'une taxation accrue du gazole.

Claude PASCAL juge qu'il est important de revenir sur le choix du flux-tendu, qui accroît les distances de transport. Les mesures financières comme la taxe carbone seraient donc une bonne chose.

Jean-Marc DELORME, Réseau-Action Transports informe les participants de l'existence des AMAP, associations de maintien d'une agriculture paysanne, qui par la proximité qu'elles impliquent entre producteur et consommateur participent à la réduction de la mobilité.

Le Docteur Michel VANDERMEERSCH revient quant à lui sur la catastrophe que représenterait une augmentation de 2°C de la température terrestre. Il importe selon lui de se pencher sur la question selon laquelle la croissance économique, malgré les excès qu'elle entraîne, est source de bonheur.

Il interpelle enfin l'Etat sur la nécessité de tenir compte des préoccupations des riverains, et notamment de leur opposition à l'augmentation du trafic autoroutier.