

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

Synthèse de la réunion thématique «Comment fonder une politique de transport spécifique pour l'espace vallée du Rhône-arc languedocien» Avignon 10 mai

Accueil et ouverture

Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public (CPDP), rappelle que l'Etat est commanditaire du débat ; il présente la Commission particulière du débat public, son rôle, les différents outils mis en place et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impacts sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement des territoires) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

Les enseignements des réunions thématiques : en 2025, à quelles conditions ?

Chaque membre de la CPDP résume les enseignements de la réunion qu'il a organisée.

Paul VIALATTE fait le constat d'une congestion autoroutière qui s'aggrave et qui crée l'insécurité (sur l'autoroute, autour des agglomérations, aux heures de pointe et en période de congés). Il rapporte des avis discordants entre les experts et une large majorité du public concernant une demande de transports qui devrait croître pour les experts de + 40% en 20 ans et qui connaîtra, pour des élus et des associatifs, une rupture certaine due à la cherté du pétrole et aux changements de comportement. De nombreuses demandes restrictives apparaissent pour taxer les transports routiers inutiles qui traversent l'Europe. Il constate une unanimité de principe pour le fort développement des autres modes, comme alternative au routier (cadencement et massification du transport des marchandises et report sur le ferroviaire et le fluvial). Concernant le mode routier, une opinion majoritaire se prononce pour des mesures de régulation, sans nouvelles infrastructures.

Anne DEVAILLY lors de la réunion sur l'aménagement du territoire en PACA cite deux projets retenus comme prioritaires : la LGV PACA et le tunnel du Montgenèvre. Elle rapporte que ni la congestion, ni l'environnement, ni l'évolution du tourisme n'ont été évoqués. Des demandes ont porté sur la taxation de la route pour favoriser les transports publics à l'intérieur du territoire. Des représentants de l'agglomération craignent que le port autonome ne soit désavantagé par la modernisation des infrastructures au détriment de Barcelone.

La réunion sur l'aménagement du territoire en Rhône-Alpes a été l'occasion pour les personnes présentes de rappeler qu'il ne fallait pas refaire les erreurs du passé : les transports doivent structurer l'ensemble du territoire et non se contenter de traiter les flux du corridor. S'il y a une difficulté pour inverser la tendance en faveur de la route, l'unanimité s'est faite contre l'augmentation des capacités autoroutières en vallée du Rhône. Par contre d'autres axes routiers alternatifs (A75, RN88, A79,

A51) pourraient décharger le couloir rhodanien, notamment pour le transit. Un contournement ferré complet de l'agglomération et l'ouverture de la ligne droite du Rhône pour le TER est réclamé. L'Ardèche témoigne de son besoin d'axes pour le développement économique de son territoire (lien à faire entre l'A7 et l'A9, mise à 2X2 voies de la RN88 et retour du fer dans le Département).

La réunion sur l'aménagement du territoire a présenté la région Languedoc-Roussillon comme un territoire très attractif, partagé entre le souhait de la croissance et la défense d'un environnement encore préservé. Priorité absolue a été donnée à la ligne nouvelle mixte marchandise-voyageurs Montpellier/Perpignan qui libérerait des sillons pour le TER. La Commission n'a pas relevé de demande sur l'autoroute des piémonts et constate que la préférence est donnée à l'irrigation des territoires intérieurs. Enfin des divergences perdurent sur le dédoublement de l'A9.

Dominique BOURG et les experts présents ont présenté un état des lieux inquiétant sur le contexte énergétique global (pic pétrolier) et le climat. Si les besoins d'investissements doivent être soutenus dans les nouvelles technologies, il paraît nécessaire de se fixer des objectifs plus ambitieux en matière de consommation et de pollution des véhicules et de changer les comportements pour répondre au facteur 4 fixé en 2050. L'encadrement fiscal et les mesures appropriées à prendre opposent deux principes fondamentaux que relaient le public : la liberté de se mouvoir et le droit à l'environnement. Concernant la réunion sur le bruit, le paysage et l'environnement local, la Commission a constaté une inadéquation entre les normes et le vécu des riverains. Des demandes de requalification des infrastructures les plus anciennes ont été faites pour faire face aux risques d'inondation, aux nuisances et à l'insécurité. La prise en considération du cumul des nuisances dues aux infrastructures a été réclamée. La mutualisation des protections, meilleure protection de la biodiversité et de certains terroirs, paraît nécessaire.

La réunion portant sur la santé et la sécurité a permis une forte prise de conscience des effets de la pollution routière sur la santé (hausse de la morbidité et 18 000 morts par an dûs aux transports). Les améliorations demandées sont la limitation de vitesse, des normes d'émissions, de nouvelles motorisations... Concernant la sécurité, si la baisse de l'accidentologie est constatée sur autoroute jusqu'en 2004, la gravité des accidents augmente en partie due à la cohabitation VL/PL.

Claude LEROI, lors de la réunion sur le transport des marchandises, a noté un consensus fort pour un report sur le fer et le fluvio-maritime. Des capacités existent sur le fluvial ; la SNCF, quant à elle, est consciente des efforts qui doivent être encore faits en termes de compétitivité (plan fret). La solution d'une relocalisation pour réduire le flux des marchandises transport « inutiles » permettrait de rapprocher lieux de production et lieux de consommation. Une taxation de la route apparaît nécessaire pour financer les infrastructures ferroviaires et fluviales.

Philippe BOVY, à propos du transport des personnes, rappelle que le couloir de transports de la vallée du Rhône est le plus chargé du continent nord/sud : 170 000 personnes par jour en moyenne annuelle, dont 25% par le fer et 75 % par la route. En période estivale, le surcroît de trafic est de +50 à +70% du trafic annuel moyen. La congestion est créée par les VL et aggravée par les PL. L'autoroute cumule tous les trafics en l'absence de voirie d'agglomération : aux heures de pointe, dans les zones urbaines, 1 VL sur 2 effectue un trajet domicile-travail. Une des solutions est de transférer les déplacements courte et moyenne distance sur le transport public, mais le système ferroviaire s'est effondré depuis la dernière guerre. Les transports doivent être pensés dans le cadre d'un aménagement du territoire (meilleure planification territoriale à l'échelle des échanges et des déplacements). Les villes françaises, encore trop petites dans la compétition à l'échelle européenne, ont besoin de créer des liaisons complémentaires entre elles : les transports collectifs doivent être développés pour les mettre en réseau (coordination des AOT tant en termes d'offres de service que de complémentarité des modes). Autre point, étant donné l'intérêt du couloir rhodanien au niveau européen, il paraît nécessaire de repenser les financements croisés, à l'échelle nationale, régionale et

locale. Enfin, des initiatives « qui viennent du bas » doivent être développées (dans les entreprises, les administrations) pour réduire la mobilité routière inutile.

Quels objectifs pour cette réunion ?

Noël LEBEL explique que cette réunion a pour but de dégager une vision d'ensemble de ce qui a été dit dans les réunions de lancement et les réunions thématiques et de proposer une méthode de travail pour les réunions territoriales. Il commence par rappeler quelques **réalités incontournables** : la vallée du Rhône est le couloir de transport multimodal Nord-Sud le plus chargé d'Europe et les impacts environnementaux sont à l'échelle de ces atouts. Autre point, les 3 régions connaissent des taux de croissance démographique, d'emplois et d'attractivité touristique dépassant nettement la moyenne nationale, ce qui aggrave les problèmes de transport et de mobilité. Enfin, ces 3 régions, comme l'Espagne, présentent d'énormes capacités d'accueil touristiques (surcharges estivales de +60% à +80% de trafic) qui engendrent des phénomènes de congestion nuisibles pour la sécurité et l'environnement.

Noël LEBEL rapporte une première vision d'ensemble, qui fait ressortir quelques **convictions fortes** :

La congestion vécue actuellement sur la route est surtout notable en période estivale et aux heures de pointes dans les agglomérations. La Commission a perçu une forte prise de conscience des risques du réchauffement climatique, de la rareté et de la cherté à venir du pétrole dans le public présent. Des certitudes ont été apportées par les experts sur les interactions entre trafic routier et qualité de l'environnement local (santé, bruit, pollutions, risques naturels...). Une demande forte d'un transfert modal de la route vers les modes alternatifs, moins nuisants pour l'environnement, est jugé indispensable pour les participants qui considèrent qu'un changement des comportements est nécessaire pour réduire les émissions de CO2 et la consommation des véhicules.

La mobilité des personnes est considérée par beaucoup comme une liberté constitutionnelle, mais en revanche, sa croissance, surtout pour les loisirs, risque de se traduire par une augmentation du trafic routier, insupportable pour l'environnement. Les politiques de transports doivent être mises au service de l'aménagement du territoire et non se contenter de gérer les flux. Pour une majorité des participants, il faut commencer par améliorer la sécurité des autoroutes VRAL sans augmenter leur capacité. Enfin, il ne faut pas laisser le marché décider seul des choix modaux.

Noël LEBEL cite les **solutions** proposées pour répondre aux problèmes soulevés par l'Etat : la mise en place rapide de reports modaux, massifiés pour les marchandises longue distance sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique ; l'amélioration forte de la qualité, de la fiabilité, de la fréquence et du cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics qui seule permettra à terme des transferts modaux substantiels pour les personnes ; la gestion et l'amélioration du réseau routier pour accroître la sécurité sans pénaliser les trajets quotidiens et la venue des touristes (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées aux PL, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier ...) ; la généralisation des plans de déplacement dans les entreprises et les administrations ; l'adaptation du financement des transports collectifs locaux et régionaux aux spécificités et aux contraintes d'un corridor d'intérêt national et européen ; l'accroissement du prélèvement de la route pour financer les autres modes (type RPLP suisse) ; l'amélioration du lien entre planification territoriale et systèmes de transports (coordination des aires des AOT et des SCOT, relocalisation des activités et développement de l'habitat au voisinage des TC...) ; l'investissement soutenu dans les technologies nouvelles en prenant garde aux limites des solutions alternatives actuellement disponibles.

Toutefois Noël LEBEL fait le constat d'**impasses** et de **contradictions** : les experts estiment que la mobilité des personnes va encore croître de 40% d'ici 2025 alors qu'une partie du public pense qu'une rupture est probable. Autre point, la recherche d'un meilleur équilibre entre modes se fait en stigmatisant exclusivement le transport routier de marchandises, minoritaire sur la route et dont le

transfert est le plus aisé à atteindre. Peu ou pas de réponse ont été apportées sur les modifications des comportements acceptables par les habitants des 3 régions pour résoudre les problèmes soulevés. Une opposition entre les attentes du citoyen et la logique économique du consommateur a été révélée par les représentants socio-économiques.

Noël LEBEL mentionne les **enjeux** qui en découlent pour les réunions territoriales : tester la faisabilité et l'acceptabilité des mesures proposées en recherchant les conditions de leur application territoire par territoire, afin que le public se les approprie. Pour ce faire, il ne faut pas proposer que des mesures contraignantes, mais rechercher des solutions gagnantes pour tous et bien identifier qui est pénalisé, à quel niveau, comment installer progressivement la contrainte et quelles contreparties offrir. Des « parcours de changement » susceptibles d'être pris en charge par les collectivités territoriales, les habitants et les entreprises doivent être mis à jour et le public doit s'exprimer sur ce qu'il attend en contrepartie des autorités nationales et européennes.

Ce que l'Etat a entendu au cours des réunions thématiques

Jean-Didier BLANCHET, Ministère du transport, de l'équipement, du tourisme et de la mer revient sur le déroulement du débat public et constate une faible participation du grand public, des interventions représentatives, variées, de grande qualité, mais regrette que les échanges soient peu argumentés et une quasi absence des acteurs de PACA.

Concernant les thèmes débattus, la congestion est peu ressentie (elle est dû aux VL pour les experts et aux PL pour le public) ; un lien est fait entre croissance économique et emploi d'où, dans une perspective de croissance, une croissance des trafics. Selon lui, les enjeux de paysage, d'eau et de biodiversité ont été peu compris et peu évoqués. Le bruit dû aux infrastructures, par contre, est fortement ressenti et l'Etat retient l'idée d'une évaluation ex/post projets. Les impacts du transport sur la santé sensibilisent fortement le public. Les exploitants et les élus rapportent, à propos de la sécurité, que si le nombre d'accidents diminue, ceux qui ont lieu sont plus graves. Ils espèrent un report modal maximum pour le transport de marchandises dangereuses. A propos de l'aménagement du territoire, l'Etat constate la demande d'un maillage régional, notamment par le fer, de meilleures dessertes est/ouest, pour le port de Marseille et pour l'accès à l'Italie. Un lien doit être fait entre transport, aménagement du territoire et urbanisme (notamment pour une meilleure accessibilité des agglomérations). S'agissant du réchauffement climatique, Monsieur BLANCHET rapporte une prise de conscience de certains acteurs et un sentiment d'urgence. Concernant le pétrole, des efforts de pédagogie restent à faire, selon lui. Une contestation des évaluations des coûts du mode routier et notamment des coûts externes est constatée. Des interrogations se portent sur la capacité financière de l'Etat, sur ses retards dans le volet ferroviaire des CPER. Enfin, l'axe VRAL, de par son rôle européen incontestable, pourrait justifier d'une prise en compte au niveau européen. Enfin, des doutes se sont fait jour sur la position de l'Etat à l'issue du débat public, ce que Monsieur BLANCHET conteste.

Michel BADRE, ministère de l'écologie et du développement durable, revient sur les familles de mesures qui ont été peu évoquées pendant le débat :

- la régulation de l'existant. Les professionnels ont témoigné de la crainte d'être pénalisés. Le public a semblé retenir l'idée d'un système de régulation de vitesse au-delà d'un certain seuil de congestion.
- le développement des modes alternatifs : un consensus est apparu pour le report modal, mais une pertinence économique est nécessaire. L'Etat note une forte demande d'une politique volontariste en faveur des modes alternatifs. S'agissant des voyageurs, l'importance des déplacements locaux a été constatée ainsi que le poids, pour les collectivités, des transports collectifs. Le besoin de coordination entre les autorités de transport a été maintes fois cité, ainsi que la nécessité de limiter la voiture en ville.
- le développement des infrastructures routières : l'Etat constate une opposition à l'élargissement de l'A7 et des positions contradictoires pour l'autoroute de piémonts.

- la maîtrise de la mobilité routière : peu de choses ont été dites sur la maîtrise de la mobilité interurbaine des voyageurs. Par contre, des systèmes de taxation, quotas, droit à émettre, péages ont été cités pour les marchandises, mais les professionnels se sont déclarés opposés à de nouvelles mesures de taxation.

Michel BADRE revient sur ce l'Etat n'a pas encore entendu. Il mentionne l'aménagement du territoire, ce qui pourrait être modifié et les impacts. A propos de la fiscalité, comme tout sujet qui fâche, l'Etat considère que le public est resté au niveau des généralités (cf texte produit par l'atelier citoyen), il constate le manque de prise en compte des impacts sociaux (presque jamais cités). Enfin, l'Etat constate que les discours sont très tranchés et que peu de ponts sont faits entre les discours. Selon Michel BADRE, l'Etat attend de ce débat des solutions pragmatiques (calendrier, dimensionnement) qu'il espère trouver dans les réunions territoriales.

Questions/réponses

Jacques OLIVIER, conseil général PACA, préférerait que le titre de l'ordre du jour soit inversé : à quelles conditions la liberté de se déplacer est-elle compatible avec le respect de l'environnement ? Selon lui, la rupture a été clairement souhaitée par de nombreux participants, quant au fait de demander la relocalisation de notre économie, c'est une mesure d'aménagement du territoire.

Jean-Claude BÉRARD, MNLE Gard, rappelle notre devoir de mémoire à propos de l'histoire du Languedoc-Roussillon et la nécessaire prise en compte de la biodiversité. Il revient sur les problèmes de santé publique et sur les mauvaises statistiques des accidents de la route. Il alerte également sur la montée du tourisme chinois, les risques naturels et propose la solution des fibres optiques.

Alain VERBEKE, Colère 26, constate que beaucoup d'associations inquiètes ont demandé à l'Etat, depuis longtemps, de faire quelque chose pour le report modal, pour réduire les émissions ; or, dans le dossier, seules les solutions autoroutières sont décrites. Il se demande ce qu'attend l'Etat pour y travailler.

Frédéric MEYER, conseiller général PACA, regrette que le maintien par l'Etat de l'intitulé du débat fasse que peu d'acteurs de PACA se sentent concernés. Il constate un décalage entre la commande de l'Etat et ce que dit le public et se demande ce qui se passera s'il y a une différence entre les conclusions de la Commission et ce que retient l'Etat.

Philippe MARZOLF lui rappelle que le débat public est le temps de l'échange et non de la décision, que c'est un exercice de démocratie participative et non de démocratie représentative et lui donne rendez-vous en décembre.

Danielle GRANDIN, fédération mieux vivre dans la vallée du Rhône en Vaucluse, demande que le ministère de la santé soit impliqué dans le débat et fait référence à un travail de son association sur la pollution le long de la vallée du Rhône.

Anne PARLANGE, coordination associative VRAL, regrette que Anne DEVAILLY, dans sa synthèse n'ait pas relevé les controverses au sujet des projets d'infrastructures (A75, A51, A79 et RN88) et enfin à propos de la synthèse de Monsieur LEBEL, elle aurait souhaité que les enjeux environnementaux soient considérés comme faisant partie des 3 points principaux concernant la vallée du Rhône.

Jean GONELLA, FARE SUD, demande à l'Etat quel est le but de sa mission initiale pour pouvoir en débattre (des nouvelles autoroutes ?) ou si l'Etat est à ce point « largué » qu'il n'a pas d'idée.

Michel BADRÉ répond qu'ils n'ont pas d'instructions précises des ministres ni pour « faire passer un projet » ni pour « éclairer leur lanterne ». Il rappelle que l'Etat a choisi lui-même de saisir la CNDP, que le dossier synthétise un problème précis et que les représentants de l'Etat sont là pour trouver des solutions et dessiner une politique à 20 ans qui maintienne une économie en vie et qui préserve l'environnement. Selon lui les termes de ce débat s'articulent autour d'une problématique et la construction en commun de solutions.

Jacques ESTOUR, OITC, constate qu'il est important que les milieux économiques puissent donner leur point de vue, puisque pour lui, économie et emploi sont intimement liés. Il souhaiterait que ce débat s'ouvre plus sur l'Europe et s'inquiète notamment de l'équipement des autres pays en infrastructures. Il regrette le manque de précisions concernant les transferts modaux. Selon lui, seule une partie des marchandises est transférable sur le fleuve et le fer. Enfin, à propos du problème financier, il rappelle que la route rapporte 46 milliards d'euros par an alors que le fer en coûte 10 milliards.

Interpellateurs

Noël LEBEL introduit cette table ronde comme présentant quelques exemples de solutions à des problèmes souvent évoqués :

- la RPLP, « Graal de la taxation des marchandises » (il précise à ce sujet que dans l'organisation administrative helvétique, la planification des transports n'est pas du ressort de l'office fédéral des transports, mais de l'administration du développement et de l'aménagement du territoire).
- les péages urbains, peu volontiers abordés dans ce débat.
- la résolution des problèmes causés par la fréquentation touristique.
- enfin, la décroissance comme solution pour faire décroître les flux de matières, d'énergie et de transport.

La taxation des marchandises sur la route : la RPLP suisse

Ueli BALMER, Office fédéral du développement territorial à Berne, explique le rôle clé de la RPLP dans le transport de transit. Les Suisses ont constaté, après l'ouverture du tunnel du St Gothard, une forte croissance du transport de marchandises qui a entraîné des réactions de la part de la population. Une nouvelle politique de transport de marchandises a donc été mise en place, basée sur trois piliers : la construction de nouveaux axes ferroviaires, l'introduction de la Redevance Poids Lourds liée aux Prestations et la réforme des chemins de fer. Concernant la RPLP, trois critères sont à retenir : la redevance est liée à la distance et doit être payée sur toutes les routes. Au même moment, la limite de poids des camions a été élargie. La RPLP est introduite en plusieurs étapes : 2001, 1,1 centimes/tonnes/kilomètres, 2005, 1,6 centimes, 2008, 1,8 centimes. Sur les autoroutes françaises, un 40 tonnes paie 5 fois moins cher qu'en Suisse. Ce coût très élevé inclut les coûts externes. Monsieur Balmer témoigne du fait que cette taxe a eu une réelle influence et souligne que le peuple suisse a voté plusieurs fois pour cette politique de transport. Il mentionne que la vallée du Rhône est l'axe le plus peuplé d'Europe.

L'instauration du péage urbain

Charles RAUX, Laboratoire de l'Economie des Transports, rapporte les différentes formes de péage urbain envisageables : le péage à la française (en interurbain) ; le péage de cordon (seuls les véhicules entrants paient) ; le péage de zones (tarification pour véhicules circulant à l'intérieur du cordon). Il y a donc une multiplicité de solutions possibles, selon la configuration spatiale et la base

tarifaire. Il cite 2 cas : celui de la Norvège (1986) qui l'applique dans des villes de taille moyenne pour financer des infrastructures de type rocade, tunnel et pour reconfigurer les centres villes. Autre cas, celui de Londres mis en place depuis 2003, sur la volonté politique forte d'un élu (12€ pour la journée, sur une surface de 21 kilomètres carré). Le péage fonctionne sur la base d'une technologie utilisant une caméra. Le constat pour cette dernière est une baisse de la congestion plus forte que prévu. Une extension de la zone à péage est programmée. Selon Monsieur Raux, le péage urbain peut s'envisager soit du côté de la régulation (trafic élevé ou capacité routière non extensible) soit du côté du financement des nouvelles infrastructures. Il indique que le péage urbain n'est pas un instrument pour réguler la pollution et les GES. La taxation des carburants suffit ou les quotas de CO₂ sont plus pertinents, selon lui. Concernant le problème de la vallée du Rhône, il estime que la circulation peut être régulée par un péage de transit.

L'accès raisonné aux stations de tourisme

Alain BOULOGNE, maire de la commune des Gets (Haute-Savoie), mentionne le fait que sa commune de 1300 habitants compte 16 500 lits d'accueil auxquels il faut ajouter les 35 000 lits de Morzine et Avoriaz, ce qui cause chaque samedi pendant 18 semaines, un engorgement total de la vallée. Il témoigne du fait que la montagne est un lieu très contraint et que dans la station, chaque voiture a besoin de 3 places (logement, station et commerces de proximité), ce qui n'est pas possible. D'autant plus que le vacancier est attiré par un paysage qu'on ne peut plus grignoter. La solution du transport collectif a alors été envisagée et le constat qui a été fait était que les bus circulaient mais qu'ils étaient vides. Pour les remplir et les rendre « sexys », Monsieur Boulogne a réuni le Département et toutes les parties prenantes (commerçants, clients, associations...) pour une réflexion commune. Outre le besoin d'avoir des bus dédiés, les nécessités suivantes ont émergé : bonne lisibilité des horaires, horaires respectés, cadencement entre les gares. Des actions marketing ont été entreprises auprès des clientèle les plus captives. Parallèlement une centrale de mobilité à l'intérieur du village a été mise en place afin d'inciter les touristes à modifier leurs comportements : suppression des places de parking dans le village, billet de train offert aux saisonniers, remises sur les forfaits de remontées pour les voyageurs venus en transports en commun ou par covoiturage, navettes pour les travailleurs et création de parcours à mobilité douce : piste de ski dans le village en hiver et vélo électrique en été.

Faire décroître les flux de matières, d'énergie et de transports

Jean-Claude BESSON-GIRARD, comité rédactionnel du journal La décroissance, conseil de développement du pays « une autre Provence » se présente comme étant un représentant du mouvement de pensée de la décroissance. Selon lui, il faut bouleverser les modèles, ce qui ne signifie pas promouvoir la récession, mais préparer une société de décroissance, une société de partage et d'échange. Selon lui, l'évolution exponentielle des transports est due à des lobbies, et à la servitude volontaire d'un mode de vie lié à la croissance économique (« la croissance économique qui ne crée plus d'emplois depuis longtemps »). Il propose une autre politique des transports et prône la relocalisation de l'économie à l'échelle des « pays » (Drôme et Vaucluse par exemple). Selon lui, il ne faut plus raisonner en termes de filières ni en termes de compétitivité et d'emplois, mais en termes de ressources territoriales, de partage ; le salariat n'étant pas le seul modèle d'organisation économique. Il est partisan de la détaxation des commerces de proximité, d'un péage de solidarité à l'entrée des hypermarchés (réinvestis dans le domaine social et culturel des territoires excentrés), propose un impôt volontaire géré dans la transparence pour financer des actions novatrices dans le domaine des transports.

Questions/réponses

Edmond LUCA, Sauvegarde des coteaux du lyonnais, demande comment une mesure telle que la RPLP qui entraînerait un tollé en France a pu passer en Suisse et si des trains de 1500 m sont prévus en Suisse.

Ueli BALMER explique qu'avant la RPLP existait une taxe similaire à l'eurovignette et que les Suisses ont voté deux fois pour cette mesure. Quand au train de 1500 m, pourquoi pas sachant que les Etats-Unis transportent 40% de leurs marchandises sur le rail avec des trains encore plus longs.

François-Michel IMBERT, responsable de la commission transports et déplacements des Verts, PACA, accuse l'OITC de faire le jeu du lobby routier. Il s'oppose à l'utilisation de la peur et à la nécessité de croître. Selon lui, il y a des façons plus sociales de développer l'économie.

Jacques ESTOUR rappelle que l'OITC ne travaille pas pour un lobby, mais pour les chambres de commerce et d'industrie, les chambres des métiers et les chambres d'agriculture. Il rappelle qu'il est un fervent défenseur des transports alternatifs, mais qu'il demande seulement les chiffres du report modal, car selon lui la voie d'eau et le fer ne pourront absorber la croissance du trafic.

Jean-Pierre ESTELA, MNLE PACA, insiste sur le fait que toutes les solutions exprimées ont nécessité un recours à la concertation, à la pédagogie. Il regrette que ce débat soit « saucissonné » sur toutes les villes du corridor et s'interroge sur la possibilité pour un citoyen lambda démuné d'accès à Internet de suivre le débat. Selon lui, certains sujets doivent être abordés dans les 3 régions; il souhaite également que la question du financement soit abordée pour chaque projet d'infrastructure.

Philippe MARZOLF lui explique que le territoire du débat est grand, que 39 réunions sont prévues, et que la Commission cherche à résoudre cette équation difficile.

Jean-Didier BLANCHET revient sur les infrastructures du CIADT et dit qu'elles sont supposées réalisées : le financement ne fait pas partie du sujet.

Philippe DOMERGUE, chargé de mission au Conseil supérieur du service public ferroviaire, fait référence à une étude intermodale du Conseil général des Ponts d'il y a 20 ans qui est à l'origine de la création de l'A75 et du TGV Méditerranée notamment : « on y retrouve les ingrédients du débat d'aujourd'hui ». Actuellement, selon lui, les nuisances environnementales des transports sont telles qu'une réduction est nécessaire (activités des transports : 10% du PIB européen, coûts externes : 10%). La « prospective transports 2050 » du conseil général des ponts lui paraît optimiste concernant l'impact des nouvelles technologies. Selon lui, elles ne suffiront pas ; le report modal est indispensable. Il mentionne qu'une redevance poids lourd à titre expérimental existe en Alsace et espère que l'amendement Bure qui permet de supprimer les taxes nationales au profit d'une redevance poids-lourds permettrait de pénaliser hors du pavillon français. Il souhaiterait pour finir que ce sujet soit discuté au niveau national.

Michel CROC, RFF, ironise en disant que l'aménagement du territoire est parfaitement cohérent depuis 50 ans : « nous faisons une politique d'étalement urbain et nous faisons des routes qui permettent d'habiter plus loin en conservant le même temps de parcours ». Il recommande de taxer les plus values foncières au profit du social.

Responsabilités respectives de l'Etat et des acteurs locaux pour résoudre les problèmes soulevés

Georges MERCADAL vice-président de la CNDP, apporte un témoignage personnel et développe 3 points suite au débat public qu'il a organisé sur la problématique de la gestion des déchets nucléaires :

- le champ du problème à résoudre comprend 2 points :

Les préoccupations carbone et l'après-pétrole nécessitent des mesures lourdes (facteur 2,8 pour le scénario le plus favorable) qui nécessitent des négociations importantes et qui rentrent dans le domaine de la loi.

La congestion de l'axe, peu ressentie, ne paraît pas urgente à résoudre et n'est pas résolue par les mesures (contre-expertise). Selon lui, cette zone conjugue deux cas particulier : d'une part, il s'agit d'un axe Nord Sud et d'autre part, de 2 zones urbaines (Languedoc et vallée du Rhône). Un investissement, comme par exemple une autoroute nouvelle permettrait de résoudre le problème du goulet d'étranglement. Si c'est le cas, il s'agit de clarifier les délais de mise en oeuvre de cette mesure. Autre solution : une navette pour traverser la vallée du Rhône.

- quels sont les territoires de ce problème : il y a dans ce pays une volonté d'avoir un droit au territoire, une identité territoriale, légitimée par la loi de 2002 sur le débat public. Dès lors, l'intérêt national général ne peut se confondre avec les intérêts régionaux. Selon lui la seule façon de sortir de cette confrontation est d'intervenir au niveau de l'aménagement du territoire, en élargissant le cadre géographique (solutions transversales, barreaux longitudinaux ?) vers l'est et l'ouest. Selon lui, cette réflexion devra être menée non à l'échelle du SCOT, mais plutôt de la Directive Territoriale d'Aménagement.
- comment s'applique le principe de précaution : si les deux points précédents sont mis en chantier, la précaution doit porter sur les changements de comportement (il faut différencier des changements qui concerne la façon de se déplacer des changements de mode de vie). Une organisation capable de produire un projet alternatif doit être construite. Seules la logistique et les nouvelles technologies permettront d'avancer. Selon lui, nous nous sommes servis jusqu'à présent de la mobilité pour résoudre des contradictions telles la taille insuffisante de nos villes ou la mobilité induite par la décomposition des familles.

Questions/réponses

Marc BAÏETTO, vice-président du Conseil général de l'Isère

La réglementation des plus-values foncières devraient pouvoir se faire le long de l'implantation d'une nouvelle infrastructure. Selon lui, les SCOT peuvent être des outils remarquables à condition qu'ils aient une échelle conséquente. La région grenobloise essaie de mettre en place des « autoroutes apaisées » pour que la réduction de la vitesse puisse renverser les polarités secondaires dans une métropole : des masses critiques doivent être atteintes. Il considère que sans grands bouleversements, des choses peuvent être faites : consacrer la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute au transport collectif, par exemple. Selon lui, la route prend toujours le pas sur le transport public parce que nous, les contributeurs volontaires ne voulons pas payer le transport collectif. Quel rapport avons-nous au coût du déplacement ? Il s'interroge sur la façon de remédier au fait que les transports en commun excluent les plus pauvres des quartiers qu'ils desservent.

Benoît LECLERC, conseiller régional Rhône-Alpes, considère qu'il est important de savoir à quelle question l'on doit répondre. Quelles sont les données, les hypothèses et les inconnues ? Selon lui, à ce stade le mode le moins cher est la route, aussi la solution trouvée sera forcément la route. Par contre si la question de l'environnement est un enjeu vraiment important, qu'il faut respecter le facteur 4, alors il ne faut pas faire de route et s'interroger sur les conditions de mises en place

d'autres infrastructures et peut-être de la limitation de la liberté du transport. Ce domaine relève de la loi, selon lui. Il cite notamment la réglementation thermique qui a été imposée aux logements. Il s'interroge sur la meilleure façon de réduire la mobilité individuelle en voiture, un parking payant pour les grandes surfaces lui paraît intelligent.

Eric BRUCKER, FARE SUD, reproche au débat public son défaut d'audace dans les dossiers de base et souhaiterait des scénarios plus marqués (pétrole avec 100 ou 200 euros, scénario mondialiste ou protectionniste, scénario de rupture). Ainsi en fin de débat pilier, des propositions pourraient être faites au plan des infrastructures, du financement et de l'exploitation.

Bernard FALLET, Fédération mieux vivre en Vaucluse, demande une réglementation communautaire applicable à tous les modes de transport, strict pour le mode routier et qui favorise le report modal. Il réclame également que les riverains du TGV PACA puisse bénéficier de l'application des textes de loi sur la protection des riverains.

Jean-Didier BLANCHET indique que dans le dossier de l'Etat un scénario a été établi sur la base d'un pétrole à 120 dollars, mais que des perspectives chiffrées sont impossibles à faire. Il ajoute que quelle que soit la politique mise en place pour le transport de marchandises, les véhicules individuels, qui constituent la masse la plus grande de la mobilité devront bénéficier d'une politique audacieuse dans le domaine du progrès technologique et la baisse des consommations et des émissions au niveau mondial.

Benoît LECLERC considère que la réglementation ne doit pas se contenter de l'amélioration technologique des transports mais doit régir l'utilisation des transports : pourquoi pas un transport collectif gratuit ?

Jean-Didier BLANCHET lui indique que les transports collectifs ne représentent aujourd'hui que 10% des déplacements.