

Synthèse de la réunion territoriale de Montélimar - 23 juin

Accueil

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 moyens d'information et de participation et fait référence aux 3 questions posées par le débat : perception du fonctionnement actuel et futur du système de transport (qualité de service, impact sur l'environnement) ; orientations souhaitables (en fonction des 3 composantes du développement durable et des projets d'aménagement du territoire) ; acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures.

1^{ère} partie de la réunion : enseignements des réunions thématiques, constats et demandes

A tour de rôle, **Paul VIALATTE**, membre de la Commission et **Philippe MARZOLF** présentent les enseignements des réunions thématiques et les orientations exprimées.

Premier constat : les transports doivent aménager, en structurant et en desservant, l'ensemble du territoire. Ce qui veut dire que les erreurs du passé ne doivent pas être renouvelées et que de nombreux territoires sont dans une trop grande dépendance à l'égard de la voiture et des transports routiers. La planification territoriale et les systèmes de transports doivent être liés entre eux. En ce sens, les collectivités et l'Etat ont un rôle commun déterminant à jouer.

Les personnes présentes aux réunions demandent l'accélération de la réalisation des projets ressentis comme prioritaires par les territoires :

- En PACA, le port de Marseille demande un soutien à sa compétitivité ; les habitants de cette région souhaitent voir se réaliser la LGV PACA et demandent à ce que la possibilité d'un tunnel au Montgenèvre pour les voyageurs et le fret soit étudié.
- En Rhône-Alpes, c'est le contournement ferré complet de Lyon par l'est qui est demandé, ainsi que l'ouverture de la rive droite du Rhône aux TER. Les projets d'agrandissement de l'A7 font l'unanimité contre eux, alors que des reports de trafics de transit sur des axes alternatifs sont envisagés.
- En Languedoc-Roussillon, la ligne nouvelle mixte Montpellier- Perpignan est réclamée d'urgence alors que des divergences perdurent sur le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier.

Deuxième constat : les impacts environnementaux sont préoccupants. Les exposés des experts ont permis une forte prise de conscience des enjeux globaux et notamment des risques du réchauffement climatique et de la cherté à venir du pétrole due au pic de production. De fortes attentes se sont fait jour pour réduire les impacts locaux du trafic routier (et parfois ferroviaire) concernant la santé, le bruit, la sécurité, le paysage, la biodiversité et les risques naturels.

Dans ce domaine, des alternatives "crédibles et pratiques" à la route ont été demandées afin de faciliter le changement des comportements. De même, il paraît nécessaire de se fixer des objectifs

ambitieux en matière de réduction de la consommation et de la pollution des véhicules. Des requalifications d'infrastructures existantes et la mutualisation des protections en cas de cumul d'infrastructures sont également réclamées. Les personnes présentes aux réunions souhaitent l'amélioration de la sécurité des autoroutes et la limitation des vitesses.

Troisième constat : priorité doit être donnée au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs.

Concernant les voyageurs, la congestion routière est surtout ressentie autour des agglomérations aux heures de pointe et en périodes de vacances. Les transports collectifs sont trop peu développés, trop peu connectés et ne couvrent pas suffisamment le territoire. Une amélioration forte de la qualité, de la fiabilité, des fréquences et du cadencement de l'offre locale, interurbaine et régionale des transports publics permettrait de substantiels transferts modaux. Les plans de déplacement dans les entreprises, les administrations et les collectivités doivent être généralisés pour réduire les "mobilités inutiles". RFF et VNF se sont déclarés capables d'absorber une grande partie de la croissance future.

Concernant les marchandises, le transport routier est prépondérant et le fret ferroviaire, trop faible, manque de fiabilité. Le mode fluvial, quant à lui, est sous-utilisé alors que le fleuve et le fer pourraient absorber la totalité de la croissance future (sous réserve des investissements prévus). Des reports modaux massifiés (fer, fleuve, mer) pour les marchandises longue distance sur l'axe Europe du nord-Péninsule ibérique doivent être développés.

Il a été demandé que le marché ne décide plus seul de ses choix modaux (incitation-réglementation). Pour financer les autres modes, il paraît nécessaire de prélever davantage sur la route. Un corridor d'intérêt national et européen bénéficierait aux transports collectifs locaux.

Quatrième constat concernant les infrastructures routières : l'augmentation des capacités autoroutières risque de créer un appel d'air au trafic et de jouer contre le report modal. Les acteurs économiques s'inquiètent de la congestion croissante qui agirait comme frein à l'économie et à l'emploi. Les autoroutes A75, A51, A79, sont considérées comme des possibilités de désenclavement des territoires ou des itinéraires de délestage. Mais le public s'interroge sur la cohérence politique entre changement climatique/pic pétrolier et "l'agrandissement des tuyaux ». Les demandes du public se portent sur la gestion et l'amélioration du réseau routier existant (requalification des infrastructures, régulation des dépassements, voies réservées, limitation des vitesses et des accès au réseau autoroutier). Les élus de l'Ardèche réclament une nouvelle infrastructure. La mise à 2x2 voies de la RN88 et/ou des nationales à proximité des agglomérations sont demandées.

Les débats ont très souvent été l'occasion de questionnement sur les choix de société. Une relocalisation des activités est souhaitée, tout comme la mise en place d'un habitat mieux relié aux transports collectifs. Le culte de la vitesse est remis en cause et le public appelle au changement des comportements au-delà des nouveaux carburants et des nouvelles motorisations, insuffisants pour atteindre le facteur 4. Les personnes présentes aux réunions souhaitent soit une évolution de la société (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur) soit une rupture (changement de modèle économique).

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable, rappelle les attentes de l'Etat, compte tenu des prévisions d'augmentation des déplacements (chiffres critiqués par le public) et des contraintes environnementales à lever. L'Etat retient trois grandes orientations à l'issue des réunions thématiques :

- le report modal : cette mesure, consensuelle, permettrait de reporter la totalité de l'accroissement routier prévu pour le fret et de 10 à 30% celui des voyageurs. Par contre,

l'impact, s'il est positif, paraît assez limité tant sur la mobilité que sur l'environnement.

- les infrastructures routières. Cette mesure est beaucoup plus controversée. Si une majorité s'entend sur une requalification de l'existant (mise aux normes, bruit, pollutions), les besoins nouveaux spécifiques, concernant les secteurs congestionnés ou de nouvelles dessertes soulèvent des oppositions. L'impact de ces mesures est positif pour la mobilité, mais négatif pour l'environnement.
- la mobilité soutenable : si potentiellement le progrès technologique peut avoir des effets importants, son efficacité est liée aux progrès sur les carburants, les moteurs et à des politiques collectives. L'impact de cette mesure est nul sur la mobilité et pourrait diviser de moitié les émissions de GES d'ici à 2050. Les actions sur la demande de mobilité (maîtrise de la mobilité et changements de comportements) peuvent être très variées (transports urbains, fiscalité, urbanisme, réorganisation commerciale). Un impact élevé de ces actions permettrait de maintenir la mobilité, tout en respectant l'objectif global de réduction des émissions de GES en 2050 (« facteur 4 »).

Michel BADRE souhaite savoir jusqu'où le public est prêt à aller dans les 3 orientations présentées et comment sortir du dilemme « congestion/nuisances ».

Questions/réponses

Jean-Pierre MARCHAND, ASF, remarque que si le report modal est souhaitable, il ne peut concerner que les poids lourds qui font au moins un trajet de 600 km (en-dessous, non compétitif). Or ceux-ci ne représentent que 24% du transit : il faut donc partir sur une hypothèse d'un report de 24% et non de la totalité comme cela a été dit par la SNCF. Selon lui, le trafic restant sera soit pour les autoroutes soit pour les nationales : au public de choisir.

Philippe BERARD, Verts Drôme, souhaite élargir le débat : dans un monde fini, il ne peut y avoir une demande croissante, il faut trouver des solutions pour réduire les consommations, relocaliser l'économie. Ainsi, dans une politique de maîtrise des flux où la demande baisse, le rail est intéressant.

Fernand MOULIN, Vice-président de l'association de Viviers déviation, se plaint des nuisances de la route et de l'autoroute et pense qu'un désenclavement par le Massif Central est souhaitable. Il cite notamment la N122.

Claude BARJON, DDE Ardèche, rapporte qu'une étude de désenclavement de l'Ardèche a été demandée par le ministère de l'Équipement. Une liaison, par un franchissement du Rhône, permettrait de relier l'arrière-pays à l'A7.

Jacques ESTOUR, Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est, rappelle que le transport est indispensable à la vie économique. Selon lui, la mobilité des voyageurs et des marchandises ne pourra que croître et il ne sert à rien de la bloquer uniquement dans nos régions. La congestion est essentiellement due aux véhicules légers et aux courtes distances. S'il est tout à fait favorable au développement des modes alternatifs, il ne veut pas que l'on « tue la route », qui est utile à tout le monde. Interrogé par Philippe MARZOLF sur les enjeux environnementaux, il mentionne que l'habitat, l'agriculture et l'industrie émettent des GES. Selon lui, le maximum d'effort doit être porté sur les progrès scientifiques et technologiques.

Jean-Bernard MEURTON, Comité des quartiers sud de Rochemaure, remarque qu'il y a des camions qui circulent sur les routes le week-end, notamment des camions étrangers et que le maximum d'effort doit être fait pour inciter au report modal, même si leur part reste minoritaire. Philippe MARZOLF interroge la salle sur les moyens pour financer le transfert modal.

Jacques ESTOUR indique que la route rapporte 47 milliards d'euros de taxes en France alors que le rail coûte 10 milliards d'euros par an.

Gérard MARCOU, Châteauneuf-du-Rhône, pense que c'est à l'Etat d'inciter au report modal. Il souhaite que les terres actuellement en jachère puissent être cultivées pour faire des bio-carburants.

Hubert GOETZ, directeur de la DDE de la Drôme, répond au sujet de la circulation des poids lourds le week-end. Interdite du samedi soir au lundi matin, elle est autorisée pour les denrées périssables et sur dérogation. Cette règle s'applique aux transporteurs français et étrangers. Des contrôles sont réalisés par la police tant sur les temps de travail que sur les charges transportées.

Un intervenant dénonce les temps de travail appliqués dans les autres pays européens qui peuvent être dangereux.

Hubert GOETZ, directeur de la DDE de la Drôme, s'engage à répondre par écrit sur ce point.

Selon **Pierre JAVAL, SNCF**, si la distance de pertinence du ferroviaire est longue actuellement, cela est dû aux règles du jeu. Tout l'enjeu de ce débat est de trouver de nouvelles règles. Il revient ensuite sur le sujet de la rive droite du Rhône. Si RFF a constaté la possibilité d'utiliser plus de sillons, il n'en reste pas moins qu'il existe des points de congestion au début et à la fin de cette voie. Les progrès vont se faire petit à petit. De plus, il faudra choisir, selon lui, entre le fret et les voyageurs : lequel sera le plus avantageux pour la collectivité ?

Pour **Pierre CALFAS, Voies navigables de France**, chaque mode de transport apporte des solutions complémentaires. La distance moyenne sur le fleuve est actuellement de 250 km et elle a tendance à augmenter. Toutefois, des transports lourds peuvent être faits dès 50 km : le fluvial représente donc un créneau entre transport routier et transport ferroviaire.

Alain VERBEKE s'oppose à l'augmentation des infrastructures pour le transit. Il considère que face à cette impossibilité, il faut trouver des solutions innovantes et ne pas rester dans des attitudes frileuses qui ne régleront pas les problèmes des nuisances.

Anne-Marie REME-PIC, Vice-présidente du Conseil général de la Drôme, estime que la gestion des transports doit être au centre du développement durable. Elle accepte cette idée de rupture comme base de travail, en rappelant les enjeux du réchauffement climatique. Selon le Conseil général, l'élargissement des axes routiers n'est pas une réponse durable. Le Conseil général demande à l'Etat de tenir ses engagements, d'intensifier son effort pour le développement du ferroviaire, du transport fluvial, des plates-formes multimodales. Et pense que le temps n'est plus à l'incitation, mais à la décision et à la réglementation. Elle ne s'oppose pas aux autoroutes actuelles, mais souhaite qu'elles soient utilisées plus intelligemment, notamment en facilitant le covoiturage par des parkings aux aires de sortie et d'entrée.

2^{ème} partie de la réunion : acceptabilité des mesures au niveau des territoires

Philippe MARZOLF rappelle en préambule que la vallée du Rhône et l'arc languedocien, couloir de transport multimodal Nord-Sud essentiel, est le plus chargé d'Europe en voyageurs et en marchandises. La croissance des populations et des emplois dans les trois régions dépasse largement la moyenne nationale. La vocation touristique majeure de ces régions entraîne des surcharges importantes des trafics route et rail en périodes de vacances.

Il apparaît que des contradictions doivent être dépassées, notamment concernant les divergences entre les experts et une partie du public sur les chiffres de la mobilité. D'autre part, la volonté de report modal s'exprime en stigmatisant principalement le transport routier de marchandises, dont le transfert semble plus aisé à atteindre que celui des voyageurs. Enfin, la Commission constate que peu de réponses ont été apportées sur les modifications de comportements à mettre en oeuvre.

Les trois orientations maîtresses du débat à mi-parcours sont le développement des « mobilités soutenables » pour chacun des territoires ; des reports modaux plus volontaristes des voyageurs et des marchandises ; l'amélioration des infrastructures existantes et/ou la création d'infrastructures nouvelles ou de maillons manquants. Lors de la seconde partie du débat, Philippe MARZOLF estime qu'il faudra identifier les mesures prioritaires et acceptables par chaque territoire en distinguant ce qui relève du court, du moyen et du long terme et veiller à la cohérence des solutions proposées au regard de l'aménagement du territoire, de la coordination nécessaire des acteurs et des sources de financement.

Jean-Didier BLANCHET, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, présente les orientations de l'Etat suite aux réunions thématiques. Les mesures proposées au débat public sont :

- la mobilité soutenable : progrès technologique (biocarburants, biomasse, hydrogène) et actions sur la demande (incitation au covoiturage, taxe carbone, quotas d'émission de CO₂, réduction des vitesses, priorité aux transports en commun en ville, migrations touristiques étalées, réservations d'accès aux autoroutes et autopartage, aménagement du territoire et urbanisme, télétravail et changement des systèmes de production/consommation).
- le report modal : amélioration du fluvial et du maritime, gestion et exploitation des infrastructures fluviales, navettes fluviales conteneurs et autoroutes de la mer, canal Saône-Moselle. L'amélioration du ferroviaire passe par une meilleure gestion et une meilleure exploitation des infrastructures ferroviaires (progrès technologique, intensification de l'offre TGV et TER, augmentation de la longueur des trains, développement du transport combiné rail-route, mise en place de l'autoroute ferroviaire, franchissements alpins et pyrénéens, LGV Montpellier-Perpignan). Des mesures réglementaires et fiscales doivent être mises en place concernant la route (péages poids lourds sur routes nationales, taxe carbone, quotas d'émission CO₂ et certificats verts, péage urbain).
- l'optimisation et/ou la création d'infrastructures routières : régulation des vitesses, interdiction de doubler pour les poids lourds, régulation des accès à l'autoroute, modulation des péages, information aux usagers, développement des infrastructures routières A7/A9 à 2x(3+2) voies sur certaines sections, A7/A9 à 2x4 voies, autoroute de piémont cévenol, aménagement des routes nationales parallèles à A7 et A9.

Jean-Didier BLANCHET rappelle que les questions posées au public par l'Etat permettront d'éclairer le gouvernement sur la perception du système de transport dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, de tester l'acceptabilité locale des mesures proposées à court, moyen et long terme, afin de définir une politique des transports VRAL concertée avec les collectivités et les citoyens, réduisant les contraintes identifiées. A l'aide d'une carte, il situe le problème de la congestion là où il est le plus fort, entre Valence et Orange.

Présentation des enjeux locaux liés à la problématique du débat

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 placées 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.

Michèle COSTE, Montélimar, remarque une désaffection du public dans le débat. Elle explique cela par le fait que le public, contrairement à ce qui est présenté, ne veut pas voir la croissance du flux routier comme inévitable. En faisant respecter le Code de la route et le Code du travail, le trafic routier serait régulé.

Marcel MAGNAN, ancien conseiller municipal de Montélimar, cite en référence la mesure favorisant les transports en commun en ville. Il informe le public que si les collégiens ne payaient pas le bus l'an dernier à Montélimar, ils devront le payer l'année prochaine : il parle d'incohérence et demande des incitations et des décisions de l'Etat pour que la priorité aille aux transports en commun.

Propositions des acteurs du territoire

Eric BESSON, député de la Drôme, maire de Donzère, fait état de la gravité de la situation concernant la sécurité sur les routes et autoroutes. Il insiste en particulier sur les matières dangereuses et l'impossible délestage de l'autoroute sur les routes nationales. Il s'oppose à l'élargissement de l'A7 et à la liaison A7/A49, tout comme une bonne part du public qui vient débattre. Il souhaite lui aussi une rupture, un changement de logique, afin que le camion reprenne sa place et effectue ce pour quoi il est indispensable : les courtes distances. Le chiffre actuel de 15 000 camions par jour doit être selon lui, un chiffre plafond. Des mesures autoritaires doivent être prises : il cite les résultats de l'Autriche, de la Suisse, de l'Espagne et propose un système de réservation de l'autoroute pour les camions afin d'améliorer le mode de gestion et de régulation. Il interpelle ASF pour que ceux-ci affichent leur temps de parcours avant l'entrée aux autoroutes. Selon lui, les solutions existent déjà (autoroutes ferroviaires, bassin Rhône-Saône, combiné fleuve-rail-route) et elles doivent être mises en oeuvre le plus rapidement possible. Il termine en faisant le constat que l'autoroute a longtemps été un atout pour la Drôme et l'Ardèche, mais qu'elle devient maintenant un handicap. Il souhaiterait que soient abordés de front les problèmes de gestion des stocks avec la grande distribution. Enfin, il apprécie vivement que le dossier du débat montre explicitement que l'augmentation du trafic pose des problèmes de santé publique. Il espère que le Ministre saura prendre les mesures qui s'imposent.

Jean-Pierre BOULET, indique qu'ASF a les temps de parcours et qu'elle les affiche dès qu'ils dépassent le temps habituel de parcours sur les panneaux à message. Il considère qu'un affichage serait difficile à faire étant donné que les destinations peuvent être différentes.

Face aux protestations de la salle, **Eric BESSON** ajoute que les usagers, qui sont une clientèle captive pour ASF, doivent connaître leurs temps de parcours pour prendre la responsabilité de prendre l'autoroute ou non.

Jean-Louis JULLIAN, Communauté de communes Montélimar-SESAME, témoigne du fait que la vallée du Rhône s'est développée grâce aux infrastructures de transport, mais qu'elles sont devenues un danger et une nuisance pour ses habitants. De plus, s'ils en subissent les contraintes, ces derniers ne sont pas favorisés pour l'accès à ces mêmes infrastructures. Selon lui, l'avenir du transport nord/sud doit être réfléchi à une échelle plus large (européenne). Les élus locaux, contre l'élargissement de l'autoroute, prône le report modal pour les marchandises (réglementé) ainsi que des mesures d'incitation pour les véhicules légers (développement d'axes alternatifs, tarification pour répartir les flux). Il souhaite que les populations locales puissent accéder à des infrastructures de transport autres que routier. Il témoigne du fait que les élus de l'Ardèche s'inquiètent du développement de la RN102 et de sa sortie sur la vallée du Rhône : ils réclament un SCOT rive droite et rive gauche du Rhône afin de mettre en place un schéma routier cohérent qui tienne compte du fleuve, du TGV et un développement des énergies renouvelables.

Il cite ensuite la contribution de Franck Reynier, maire de Montélimar, qui s'oppose à l'élargissement de l'A7 et propose de développer les transports multimodaux : ferroutage pour les marchandises (Lyon/Turin), amélioration des liaisons TER (gare à Allan) pour les voyageurs, meilleure utilisation du fluvial. Selon lui, la réalisation d'une autoroute entre Valence et Narbonne via Aubenas et Alès serait intéressante, tout comme la réalisation de l'A51.

Questions/réponses

Jean-Pierre MARCHAND, estime qu'ASF est tout à fait consciente des nuisances émises par les infrastructures. Or si l'Etat décide d'élargir l'A7, l'augmentation de capacité induira la mise à niveau aux normes actuelles de l'ensemble de l'artère. Les riverains de l'autoroute auront donc moins de nuisances en terme de bruit.

Monsieur COURTESOL, maire adjoint d'Allan ne comprend pas comment des communes qui jusque là n'entendaient pas l'autoroute pourront l'entendre moins si 2 nouvelles voies sont créées à proximité. Il demande ensuite comment l'évacuation de l'autoroute pourra être faite en cas d'accident de matière dangereuse, s'il faut traverser une 2x2 voies supplémentaire (en plus de la Nationale et de la ligne TGV).

Alain VERBEKE cite la loi sur le bruit de 1992 qui impose un niveau sonore de 62 db à l'ensemble des infrastructures nouvelles et anciennes. Il demande qu'il n'y ait pas de nouvelle autoroute construite et que l'on respecte la réglementation, qui impose la requalification des infrastructures anciennes.

Jean-Pierre CABBILLARD, direction des routes, s'engage à préciser ce fait par écrit et témoigne du fait que les mesures prises pour réduire le bruit impliquent des espaces qui n'existent pas toujours (pour des réalisation d'écrans ou de merlons par exemple).

Yves MENIER, DIREN Rhône-Alpes, rapporte qu'ASF devra mettre en place des plans d'action sur 5 ans pour appliquer de nouveaux seuils qui s'appliquent au bruit ambiant.

Jean-Pierre MARCHAND informe le public que pour passer 2 voies supplémentaires et protéger efficacement les riverains 20 à 30 m seront nécessaires.

André CLOUZON, association de préservation du cadre de vie, considère qu'il y a d'autres formes de pollution : la consommation d'espace et les rejets. Il revient sur la proposition d'Eric Besson (taxation et réservation) et considère que si la volonté existe du côté de l'Etat, les choses pourront évoluer dans le bon sens.

Un conseiller municipal regrette que le débat glisse de l'enjeu environnemental à un enjeu économique. Il constate que l'on assiste à un affrontement idéologique incompatible entre les CCI et les associations alors que des solutions doivent être trouvées, ensemble « *afin de sauver notre planète en perdition* ».

Jean-Marc DELORME, Réseau Actions Transports Drôme Ardèche, parle au nom d'une vingtaine d'associations. Ils souhaitent changer radicalement de politique des transports afin de ralentir le réchauffement climatique déjà inexorable. Les transports routiers sont responsables de 35% des émissions de GES (50% VL, 50% PL). Or le pétrole bon marché est fini, l'explosion de la demande en Chine et les spéculations vont aboutir rapidement à un prix de 3€ à la pompe, selon lui. Actuellement, les transports consomment 70% de pétrole et 30% d'énergies autres. Le progrès technologique et les bio-carburants sont un leurre, d'après lui (trop consommateurs d'espaces et d'énergie pétrolière pour les uns, à très long terme pour les autres).

Il reproche au débat d'être un piège pour les participants : il cite le débat public sur l'A51 et reproche au débat VRAL le maintien du chiffre d'un accroissement de 40% de la mobilité,

impossible si l'on tient compte de la fin de l'ère du pétrole. Il constate que les transporteurs face aux réalités changent de comportement et voient leur avenir dans le ferroutage. Il s'interroge sur la façon de faire venir plus de public.

Les propositions du RAT sont :

- La mobilité soutenable et la réduction de la consommation par la refonte de la fiscalité et la mise en place d'éco-redevances sur les pollutions réelles pour financer l'intermodalité ; par l'aménagement du territoire et l'urbanisme ; par le changement des systèmes de production et de consommation (relocalisation et élimination des transports inutiles) ; par l'incitation au covoiturage.
- Le report modal : des investissements massifs et des mesures d'incitation doivent être mise en oeuvre ; les transports collectifs doivent être privilégiés en ville.
- Les infrastructures routières existantes : le RAT s'oppose à toute construction nouvelle, mais prône la régulation des vitesses.

Selon lui, une des mesures les plus importante à prendre est l'information et la pédagogie du public, des acteurs économiques et des élus. Il souhaite faire de la mobilité une grande cause nationale.

Questions/réponses

Michel BADRE insiste sur la nécessité pour l'Etat de chiffrer la croissance prévue sans pour autant accepter que cette prévision se réalise. Penser que le prix du pétrole ralentira automatiquement cette croissance lui semble irresponsable. Ensuite concernant les progrès technologiques, selon lui, ils ne sont pas une solution marginale, mais pose des questions importantes comme le choix du nucléaire pour produire de l'électricité. Enfin, le but du débat est de trouver ensemble des solutions, c'est une des raisons pour laquelle l'Etat n'a pas voulu construire de scénario. Il considère que la question de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire est déterminante, mais qu'elle nécessite un travail de fond dont les fruits ne seront visibles que dans un délai assez long. Or dans un système de décentralisation, ce sont les collectivités qui devront résoudre ces problèmes alors même que les transports collectifs coûtent cher.

Hubert GOETZ rappelle que ce sont les maires qui exercent l'urbanisme, mais que l'Etat définit le cadre juridique. Des efforts sont faits actuellement pour une densification, une économie du territoire. L'Etat a les moyens d'agir au niveau du foncier et au niveau de la fiscalité en faveur du logement.

Jean-Louis JULLIAN dénonce la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) qui a eu un effet inverse en surenchérisant le prix du foncier.

Alain SILVE souhaiterait avant tout que les lois soient respectées (notamment la loi SRU) et que l'Etat améliore sa qualité d'écoute.

Un intervenant dans la salle souhaiterait que les mesures de l'Etat soient hiérarchisées par niveau d'importance. Il considère que la relocalisation devrait arriver en tête, avant les bio-carburants qui visiblement ne sont pas une bonne solution. La façon de présenter les choses induit, selon lui, un mode de pensée. Il refuse toute augmentation des tuyaux qui engendrera plus de gaz à effet de serre et s'oppose à des solutions du type « non pas chez moi, mais oui chez les autres ».

Jean-Marc DELORME indique que certaines de ces propositions sont déjà d'actualité comme les

circuits courts producteur/consommateur et le stop participatif.

Jean-Didier BLANCHET demande à Jean-Marc DELORME si, concernant le report modal, il vaut mieux des investissements ou des subventions.

Selon **Jean-Marc DELORME**, un mélange de solutions est souhaitable.