

Synthèse de la réunion territoriale de Narbonne 3 juillet

Accueil

Anne DEVAILLY, membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) et Dominique de LAUZIERES, secrétaire générale rappellent que l'Etat est commanditaire du débat ; elles présentent la Commission particulière du débat public, son rôle, les moyens d'information et de participation et font 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.

Michel MOYNIER, maire de Narbonne, explique que sa ville, carrefour historique et géographique est l'épicentre de l'arc méditerranéen. Il déclare que son équipe s'est engagée dans un processus de développement durable et cite des actions « concrètes et innovantes » (étude d'impact sur l'environnement des activités humaines sur le territoire de la Narbonnaise ; planification énergétique de la ville ; projet d'un quartier durable avec évacuation souterraine automatique). Narbonne souhaite être une référence nationale en matière de développement durable en s'inscrivant dans des actions concrètes de valorisation touristique, économique et sociale. Un tour opérateur spécialisé dans le développement durable pour les structures publiques, para-publiques et privé a été mis en place.

La situation géographique de Narbonne fait de cette ville un carrefour qui s'est toujours appuyé sur ses voies de communication. Monsieur Moynier déclare porter une attention soutenue aux gaz à effet de serre et à la consommation énergétique. D'après une étude, les transports de cette région se répartissent pour 33% en trafic local et 23% en transit. Partant de ce constat, il a voulu mettre en place un développement des modes doux en ville et par un PDU inciter les usagers à penser autrement leur mobilité. Il considère que le débat public est une démarche très intéressante qui permet une vision globale. Il témoigne du fait que le transport ne cesse de croître sur l'arc languedocien (+9%) et qu'il faut anticiper la congestion. Une réflexion est indispensable pour combiner l'ensemble des transports (fluvial, maritime et ferroviaire). Il considère qu'il faut améliorer le port, construire la LGV mixte et le réseau routier et autoroutier. Il prône un changement d'habitude et d'attitude, « penser global et agir local » tant au niveau des décideurs que des utilisateurs.

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

A tour de rôle, **Anne DEVAILLY**, membre de la Commission et **Dominique de LAUZIERES**, secrétaire générale, 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 2 x 2 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'Écologie 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

Maryse ARDITI, vice présidente du Conseil régional du Languedoc-Régional, considère que le report modal ne doit pas être fait de manière timoré. Elle fait référence à la RPLP Suisse qui commence à montrer ses effets et souhaiterait une législation identique en France. Elle prône une réorganisation économique et l'arrêt des flux tendus.

Sergi GRANIER s'étonne du manque d'informations sur le débat et sur le fait que les avions n'aient pas été cités dans le dossier du débat. Selon lui, ils sont la cause de pollution et induisent des déplacements routiers supplémentaires.

Jean-Didier BLANCHET, ministère des transports, revient sur la réunion qui a eu lieu sur les coûts externes. Il mentionne le fait que les camions paient leurs coûts (hors santé) sur les autoroutes à péage, mais pas entièrement (malgré la TIPP) sur les autoroutes urbaines et concédées. Des mesures, comme en Allemagne et en Suisse, pourraient être mises en oeuvre en équipant les camions. Toutefois, une limite du Conseil d'état interdit de faire payer plus que le coût véritable. Une taxe carbone peut également être mise en place, mais pour l'instant ce genre de taxe revient dans le budget général de l'Etat. Il explique que l'avion n'a pas été pris en compte par l'Etat, car s'il émet beaucoup de GES, le trafic est négligeable et les prévisions sont à la stagnation. Pour les dessertes domestiques, il juge que les avions sont moins compétitifs que le TGV.

Jean MONESTIER, Perpignan, association Vélo en Têt, est très étonné que le dossier fasse mention d'un baril à 60€ Il considère que la volatilité du prix du pétrole n'a pas été assez prise en compte et qu'il serait nécessaire de faire des hypothèses avec un quadruplement du prix.

Michel BADRE, ministère de l'Ecologie et du développement durable, considère que le sujet est complexe et que la tendance prise en compte se situe sur le long terme. Il indique que les produits de substitution peuvent devenir intéressants avec un prix du baril fort et des investissements. Toutefois, des études prouvent que pour un prix du baril à 100€, la mobilité ne serait réduite que de 5%.

Jean MONESTIER estime que la hausse du pétrole sera une tendance lourde, considérant la demande des pays émergents. Il cite des pays exportateurs qui sont devenus importateurs.

Daniel CALLAS, association Ecologie de Carcassonne, des Corbières et du littoral audois, qui appartient au comité de suivi TGV de la ligne Montpellier-Perpignan, constate que cette ligne, qui devait être inaugurée en 1992 est annoncée maintenant pour 2025. De plus, si la ligne doit prendre en compte de nouvelles contraintes (mixité), il craint que ce délai soit encore reporté. Il demande aux représentants des ministères de tout mettre en oeuvre pour accélérer sa mise en place.

Jean-Marie LAROSE, RFF, indique que la région est au coeur d'un réseau international entre l'Italie et l'Espagne. Il rappelle que le contournement de Nîmes et Montpellier est inscrit dans les mesures du CIADT pour 2012. Selon lui, la ligne Montpellier/Perpignan est un « chaînon manquant ». Il indique que des études doivent être menées car jusqu'à présent la ligne était conçue seulement pour les voyageurs. Il s'agirait désormais d'envisager une ligne voyageurs et fret à grande vitesse. Il informe la salle du lancement d'une débat public sur ce thème en 2008. Il cite également les nombreux projets de RFF.

Maurice SANSON, cheminot, constate que l'on parle beaucoup de report modal, mais que la réalité va dans le sens contraire, notamment à cause du plan fret. Il dénonce le fait que la route n'a jamais été aussi prépondérante. Il considère que seules les grandes lignes et les dessertes des métropoles intéressent la SNCF alors que les villes moyennes restent en plan. Selon lui, les TER qui sont aujourd'hui presque exclusivement dédiés au transport domicile/travail devraient être multipliés, le soir notamment.

Robert MATHEVET, directeur départemental à la SNCF, expose le plan fret, plan triennal de

très grande ampleur engagé depuis fin 2003. Il fait état de la situation catastrophique à l'origine de ce plan : une dette de 450 millions d'euros ainsi qu'une mauvaise qualité de service (fiabilité et ponctualité). Ce plan a deux aspects essentiels : assainissement de l'activité pour arriver à l'équilibre et progression pour la qualité (offre et ponctualité). Ce plan tourné vers l'avenir a pour but de développer le fret, selon lui. Il cite les investissements très importants (1,5 milliard : Etat 800 millions, SNCF 700 millions) qui ont été réalisés. Concernant la desserte des villes moyennes, il cite le succès de TEOZ.

2ème partie de la réunion : **acceptabilité des mesures au niveau des territoires**

Dominique de LAUZIERES 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, **Anne DEVAILLY** 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

Roland BONNET, DDE de l'Aude, mentionne la richesse patrimoniale (paysage, canaux, viticulture...) et le cadre de vie remarquable de sa région, marquée par une démographie très dynamique et des pointes estivales. Dans une économie surtout tertiaire, ce territoire est marquée par une forte redistribution nationale, une fragilité sociale et un vieillissement de la population. Ce territoire est sensible aux risques de catastrophes naturelles (inondation). La région compte déjà de nombreuses infrastructures de transport (Port-la-Nouvelle, aéroport de Carcassonne), mais la route y est prépondérante. Le trafic ne cesse d'augmenter (surtout le transit) et la saturation est de plus en plus fréquente, ce qui a un impact important sur l'environnement (bruit, paysage, pollution locale et globale, biodiversité). Il s'interroge sur la façon de baisser les impacts des infrastructures existantes, sur les actions à mener pour un report modal vers le ferroviaire et le maritime et pour assurer un bon développement économique au département.

Monsieur Bonnet souhaite un développement et une bonne desserte de Port-la-Nouvelle et une amélioration des liens avec Paris. Il considère que tout aménagement d'infrastructures et d'urbanisation aura des conséquences importantes sur les contraintes hydrauliques, la consommation d'espace et la biodiversité (32% de la surface de ce territoire en zone Natura 2000). Il insiste sur le fait que les enjeux de ce territoire ne concernent pas uniquement le transit, mais également les échanges locaux. En effet, la structure urbaine en archipel est de nature à générer beaucoup de déplacement. Aussi l'aménagement de ce territoire devra nécessairement être économe (emplacement future de la gare TGV, par exemple).

Michel MOYNIER recommande d'avoir une pensée globale et d'agir localement afin de respecter les accords de Kyoto. Selon lui, les contraintes doivent devenir des avantages. Il considère que les élus doivent imposer des directives pour développer la pensée globale. Sur la communauté d'agglomération, il cite la volonté de doubler la fréquentation des transports collectifs sur 10 ans (normes Europa, PDU). Il se plaint que depuis 30 ans, les élus ont reçu des directives totalement contradictoires. Il juge, qu'aujourd'hui, les acteurs locaux doivent se poser la question de leur développement, assurer leur indépendance énergétique et se fixer des objectifs clairs, à court terme, moyen et long terme. Dans le delta de l'Aude, il estime qu'il faut prendre en compte l'écoulement des eaux. Il pense que les terres agricoles pourraient être réutilisées pour des production de carburants verts. Il déplore le manque de transversalité de différents problèmes : déchet, énergie douce, transport, eau, social...

Pitch BLOCH, association écologique de Carcassonne, des Corbières et du littoral audois s'inquiète du peu de place donnée dans les exposés aux individus. Il ne comprend pas comment le dossier de l'Etat peut faire des propositions d'infrastructures alors que les finances publiques sont réduites. Il pense qu'il faut mettre en oeuvre une politique volontariste, remettre en état les lignes ferroviaires anciennes afin d'assurer un meilleur maillage. Pour lui, le bon transport est celui qu'on ne fait pas. Il pense qu'il faut sensibiliser les gens qui ne connaissent pas les problèmes induits par le flux tendu et préconise l'installation d'étiquette sur les produits renseignant sur leur provenance. Selon lui, avant de prendre des mesures réglementaires, une campagne d'information, nationale, serait positive pour informer les consommateurs.

Questions/réponses

Madame FABRE, assistante parlementaire de Roland Courteau, sénateur de l'Aude, ne voit pas l'intérêt d'un débat public sur le tronçon Perpignan/Montpellier, la ligne n'excédant pas les 100 km. De plus, elle se demande comment intégrer les futures décisions au débat public Toulouse-Narbonne. Elle souhaite que la construction de ce chaînon manquant se fasse très vite car elle s'inquiète du flux qui arrivera de l'Espagne à l'ouverture du tronçon international en 2009.

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint du développement de RFF, la rassure en lui disant que RFF fera, lui, le lien avec le débat sur la ligne Toulouse Bordeaux, tout comme celui de Bordeaux-Espagne. Il mentionne le fait que la proportion de fret ferroviaire est très basse en Espagne et que l'afflux de marchandises ne sera pas trop important. L'arrivée des nouveaux opérateurs devrait accélérer les choses, selon lui. Un débat public lui paraît nécessaire, car il faut reconsidérer les fonctionnalités de cette ligne nouvelle et penser au développement du fret. Il y a trois possibilités pour le fret : le fret classique (combiné), les autoroutes ferroviaires et le fret fonctionnel (grande vitesse). Selon lui, il est absolument nécessaire de penser « transports collectifs ferroviaires » à l'intérieur d'un ensemble de transports collectifs : cela implique plus d'informations, une tarification unique et de faciliter les déplacements et les changements en ville et à la campagne.

Anne DEVAILLY lui demande dans quelle mesure le train venant d'Espagne peut prendre l'axe vers Toulouse plutôt que le couloir rhodanien.

Jean-Marie LAROSE explique que la répartition des capacités se fait dans la bifurcation de Narbonne, qui est un carrefour ferroviaire. Il cite les 2 axes majeurs : l'éco-fret Atlantique, la ligne éco-fret Méditerranée et l'axe alternatif Paris-Limoges-Toulouse.

Robert MATHEVET, directeur départemental de la SNCF se déclare très intéressé par la réalisation de cette ligne nouvelle, tout comme par le contournement de Nîmes et Montpellier. Selon lui, le positionnement de Narbonne en fait un carrefour ferroviaire. Il témoigne du fait que du transport combiné transite sur cette ligne en direction de l'Espagne et que l'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et les Pyrénées Orientales, malgré des débuts modestes, est une première expérience en Europe et devrait se développer.

Bernard PUJOL, Conseil général de l'Aude, considère que la route crée la route. Il s'inquiète du fait que l'A75 arrive sur Béziers. Faisant référence à la carte affichée par la DDE, il indique qu'il n'y a pas de routes nationales dans l'Aude, celles-ci n'appartenant plus à l'Etat. Il demande si l'Etat va récupérer ces routes pour les doubler. Il souhaite que l'A75 soit terminée et se demande ce que feront les véhicules qui ne peuvent aller sur l'autoroute.

Jean-François DULAC, Président du Comité de Défense de la Céreirède (Montpellier), se demande pourquoi il n'y a pas eu de discussions approfondies sur les états environnementaux des voies de communication, les nuisances, les impacts hydrauliques ; de rencontres entre les ports de Sète et Marseille. Il ne comprend pas pourquoi une voie de communication route/rail est créée à partir de Montpellier, cette dernière n'étant pas une plaque tournante comme Nîmes. Il considère que les sorties d'autoroute doivent être aménagées, qu'un périphérique doit être créé, car actuellement des voies entières de l'autoroute sont bloquées par le transit local.

Paul LLAMAS, Ingénieur de l'Équipement, retraité, Commissaire enquêteur auprès du Tribunal administratif de Montpellier, s'interroge sur la nécessité d'un débat public sur le tronçon Montpellier-Perpignan qui aura forcément les mêmes caractéristiques techniques que la ligne Montpellier-Nîmes.

Gérard VALERE, Directeur régional de l'Équipement, explique que le système des débats publics a connu une réorganisation depuis 2002 et que sur le tronçon Nîmes-Montpellier, il n'y a pas eu d'obligation de saisine. Aujourd'hui, elle est obligatoire et étant donné l'ampleur des travaux, RFF aura juste le temps de réaliser les études.

Sergi GRANIER considère que l'ensemble de ces chaînons manquants est une faute impardonnable et qu'il est urgent d'agir. Ces manques favorisent les déplacements aériens intérieurs et le trafic routier et autoroutier.

Jean-Luc THIBAUT, Association de l'environnement ECCLA, considère que tout faire un petit peu aura pour conséquence de le faire mal. Selon lui, le problème de l'autoroute sera réglé par le pétrole, la saturation ne pouvant être réglée par l'ajout de voies. La seule solution est de miser sur ce qui ne produit pas de CO₂, sur les transports en commun qui doivent être optimisés. Il considère que le TGV ne réduit pas le nombre de voyageurs, car il propose une offre nouvelle. Seul l'auto-train rentrera en concurrence directe avec l'autoroute.

Maryse ARDITI, vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, réagit par rapport au tableau de mesures. Elle constate que concernant les véhicules propres, dès le premier choc pétrolier, les constructeurs automobiles s'étaient engagés formellement, auprès de ce qui est devenu l'ADEME, à faire des voitures consommant 3,5l au 100 km. Cette promesse faite il y a 30 ans n'a pas été tenue, sans doute à cause du lobby pétrolier, selon elle. Quant à la Toyota, citée par le représentant de l'État, elle ne l'intéresse pas, étant beaucoup trop grosse pour les besoins des français (hors famille nombreuses). Elle souhaiterait, puisque l'État met en avant le covoiturage, qu'il y ait plus de parkings. Elle suggère, comme ce qui se fait aux USA, de réserver des couloirs de péage aux voitures comprenant plus de 3 passagers. Elle pense, également, qu'une réservation de l'autoroute pourrait être utile les jours de grand départ. Elle se prononce pour l'optimisation des infrastructures routières existantes et des investissements dans le ferroviaire et le fluvial.

Jean MONESTIER, association Vélo en Têt, constate que le voyageur en TER devient un voyageur de seconde zone. Il souhaiterait que les voies ferroviaires soient améliorées et non les voies routières. Il regrette que la partie consacrée au social, dans le dossier, soit minimale, tout comme celle consacrée au service public. Il réclame des services généralisés et dignes, mis à la disposition de tout le monde, sans exclusion. Il considère que si l'on veut épurer le parc automobile, il faut mettre en place une prime à la mise hors service des vieilles voitures (pollution, sécurité).

Jean-Marie LAROSE, directeur adjoint du développement de RFF, explique que la

construction d'infrastructures nouvelles permettra de libérer de la capacité. Aujourd'hui, les prétentions du Conseil régional sont limitées sur le plan technique par la saturation de la ligne. Il rapporte qu'en Languedoc-Roussillon, RFF a mis en place depuis septembre 2005 une nouvelle offre qui permet, par des systèmes de carte, d'avoir des tarifs concurrentiels à la route. Il constate également, depuis le transfert des TER aux Conseils régionaux, une très forte augmentation de trafic (premier semestre 2006 : +10 %).

Michel MOYNIER, président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise, dénonce le fait que les abonnés TER ne puissent plus prendre un TGV s'ils ont raté leur TER.

Jean-Marie LAROSE, RFF, reconnaît le problème avec la mise en place des Téoz qui sont soumis à réservation comme les TGV. Il rapporte que RFF, des associations d'usagers et de consommateurs, essaient de trouver des solutions pour assouplir le système.

Michel BADRE, Ministère de l'Ecologie et du développement durable reconnaît que le dossier traite peu des aspects sociaux, mais qu'il ne peut aborder tous les sujets. Il mentionne néanmoins qu'ils sont conscients que la hausse des prix des carburants touchera en premier les gens aux bas revenus. Il questionne ensuite Madame Arditì quant aux mesures concernant la maîtrise des transports liés au tourisme et sur la façon dont les acteurs touristiques locaux voient leur activité dans 20 ans.

Maryse ARDITI, vice-présidente de la région Languedoc-Roussillon, rappelle que depuis décembre 2005, des cartes de 75 % de réduction existent pour les gens en situation difficile. Elle parle ensuite du cadencement et au fait qu'elle veillera à ce que l'interchangeabilité TER/TGV soit facilitée.

Michel MOYNIER, président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise, rapporte que les anciennes stations touristiques sont devenues des quartiers de Narbonne, qu'il y a aujourd'hui quatre générations et peut-être plus de retraités que de jeunes actifs. La saison touristique dure six à huit mois par an, selon lui, avec des touristes qui ont un bon pouvoir d'achat et une période de pointe qu'il apparente à une surconsommation touristique.

Un intervenant dénonce le dumping social qui a lieu dans les transports. Concernant la liaison TGV/TER, il rapporte que la séparation comptable des deux activités rend les transferts de voyageurs compliqués de l'un à l'autre. Il regrette que les gares auto-train ne soient pas plus développées.

Suzanne BOISMENU, Vice-présidente du Comité de défense des résidents de la Céreirède, s'effraie d'un trafic fret qui circulerait nuit et jour, alors qu'au départ la ligne TGV ne devait être qu'une ligne voyageurs. Elle ne comprend pas pourquoi il faut augmenter les capacités entre Nîmes et Montpellier, alors que cela n'apparaît pas nécessaire entre Nîmes et Narbonne qui sont deux carrefours ferroviaires.

Jean-Marie LAROSE, RFF, rapporte qu'en termes ferroviaires, RFF doit tenir compte des bassins de population et des besoins de déplacement. Selon lui, le trafic est moindre au-delà de Montpellier. Pour autant, il reconnaît qu'il faudra, à terme, doubler progressivement la voie qui existe entre Nîmes et Perpignan. Montpellier sera la première phase, puis Perpignan/Barcelone et ensuite Montpellier et Perpignan, selon les fonctionnalités étudiées au cours du débat : grande vitesse voyageurs, développement des services d'autoroute ferroviaire et renforcement du TER.

Anne DEVAILLY, membre de la Commission particulière du débat public, regrettant l'absence d'acteurs socio-économiques au débat demande à Monsieur Moynier ce qu'il en est des besoins des logisticiens.

Michel MOYNIER, Président de la Communauté d'agglomération de la Narbonnaise, pense que les plates-formes intermodales sont dévoreuses d'espace et créent peu d'emplois. Il ne voit pas l'intérêt d'en créer d'autre dans la région ou alors des plates-formes très spécifiques. Pour conserver la qualité de ce territoire, il préconise des décisions fortes des acteurs locaux. Il oriente le développement de sa région sur trois secteurs : le tertiaire, le secteur touristique (patrimoine historique) et la viticulture.