

# Synthèse de la réunion territoriale de Perpignan – 7 juin

Philippe Marzolf ouvre cette deuxième réunion territoriale. Il rappelle les modalités du débat public (indépendance, neutralité des membres ; 3 questions portées au débat), qui est désormais entré dans sa deuxième phase.

## Les enseignements des réunions thématiques

### **1- Des transports pour aménager le territoire**

#### Les constats

**Noël Lebel** revient sur les enseignements des dix réunions thématiques :

Les constats : les transports sont au service de l'aménagement du territoire ; les erreurs commises dans le passé ( pénétrante urbaine de Perpignan) ne doivent pas être renouvelées ; la dépendance à la voiture et au transport de marchandises par la route est due à la sous-représentation des transports collectifs et des modes alternatifs ; les transports doivent être un instrument d'organisation et de desserte du territoire ( l'espace qu'ils traversent n'est pas un simple couloir, d'où l'importance des problèmes de transport urbain) ; divergence entre planification territoriale et planification du système de transport (discordance entre les périmètres des SCOT et ceux des AOT<sup>1</sup>). Des intervenants ont appelé à une amélioration du lien entre transports et planification territoriale par le biais des PDU<sup>1</sup> et des SCOT. Le rôle commun qu'ont à jouer l'Etat et les collectivités pourrait idéalement se traduire dans les Directives Territoriales d'Aménagement, qui concernent un échelon géographique approprié.

#### Les projets attendus ou rejetés

Dans chaque région, l'accélération d'un certain nombre de projets est considérée comme prioritaire. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, où la compétitivité du port de Marseille vis-à-vis de ses voisins gènois ou barcelonais est présentée comme vitale, la réalisation de la ligne à grande vitesse jusqu'à Nice est très attendue. Les participants de cette région éprouvent aussi un grand intérêt pour un éventuel tunnel voyageurs et fret sous le Montgenèvre.

Pour les Rhône-Alpins, l'urgence est au contournement ferroviaire de Lyon par l'est. L'ouverture aux TER de la ligne ferroviaire de la rive droite fait aussi l'unanimité. En revanche, l'idée d'un agrandissement de l'A7 fait face à un refus quasi-général, le report des trafics de transit sur des itinéraires alternatifs ayant la préférence de nombreux participants.

En Languedoc-Roussillon, la création d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse, mixte (fret et voyageurs), entre Montpellier et Perpignan, est généralement considérée comme une urgence. A l'inverse, les avis sont très partagés quant au doublement de l'A9 au droit de Montpellier. Enfin, la demande d'une autoroute de piémont n'a guère été entendue au cours des premières réunions dans la région.

---

<sup>1</sup> SCOT : schéma de cohérence territoriale – AOT : Autorité organisatrice de transports – PDU : plan de déplacements urbains

## **2- Des impacts environnementaux préoccupants**

**Constats** : **Philippe Marzolf** note une prise en compte de la part du public des enjeux globaux d'environnement, réchauffement climatique et pic pétrolier en tête. Les participants expriment aussi de fortes attentes concernant la réduction des impacts locaux des transports. Les chiffres entendus lors des réunions thématiques renforcent cette préoccupation : en augmentant les risques de maladies pulmonaires et cardio-vasculaires, les transports seraient responsables de 18000 morts par an. A cela s'ajoutent les questions de sécurité liées à la cohabitation sur les routes des automobiles et des poids lourds, ainsi qu'au transport des matières dangereuses.

Le bruit est un problème majeur, d'autant que les normes actuelles sont sans rapport avec les nuisances concrètement subies par les riverains. Enfin, des inquiétudes se font jour quant aux impacts des transports sur les risques naturels, les paysages et la biodiversité.

Demandes : il paraît important de faciliter les changements de comportements en offrant des alternatives pratiques et crédibles, à même de répondre à des objectifs beaucoup plus ambitieux qu'actuellement en matière de consommation d'énergie et d'émissions polluantes. De nouvelles normes sont réclamées, ainsi que l'amélioration de la sécurité sur autoroute (réduction des vitesses). Contre le bruit, il semble intéressant de mutualiser les protections phoniques lorsque des infrastructures se côtoient sur un petit espace.

3- Priorité au report modal pour les marchandises et aux transports collectifs pour les voyageurs

### **Modifier les grands équilibres entre les modes de transports**

#### **Constat :**

**Pour les voyageurs, Philippe Bovy** aborde la question des modes de transports, rappelant la perception qu'a le public d'une congestion routière ressentie plus fortement près des agglomérations et aux heures de pointe. Dans la vallée du Rhône, axe le plus chargé d'Europe, les transports en commun sont peu développés hors des villes ; leur couverture territoriale est faible.

La première partie du débat a fait émerger la capacité des modes non routiers à absorber une partie de la croissance future du trafic de voyageurs.

Pour ce qui est des marchandises, la prépondérance actuelle de la route est indiscutable. Le fret ferroviaire, dont les parts de marché ne cessent de diminuer depuis 40 ans, apparaît très fragile. Le fleuve montre quant à lui un potentiel certain. Ainsi, les modes non routiers seraient à même d'absorber tout la croissance du transport de marchandises.

Demandes : Nombreux sont ceux qui souhaitent que le choix du mode de transport des marchandises ne soit pas soumis aux seuls critères du marché. Il paraît important d'augmenter la part des modes non routiers massifiés, sachant toutefois que les trafics actuels sont au contraire courts et fragmentés.

Un effort supplémentaire doit être porté sur la qualité des transports publics : fiabilité, fréquence et cadencement sont des impératifs.

Les plans de déplacements d'entreprises doivent être généralisés. De plus, dans la mesure où 80% des habitants de la zone du débat habitent en agglomération, les plans de déplacements urbains démontrent toute leur pertinence.

Les aspects financiers peuvent également être revus de manière à favoriser le rééquilibrage modal, notamment en prélevant davantage sur la route pour financer les autres modes de transports. Il paraîtrait juste de définir ces prélèvements en fonction de l'énergie consommée par unité transportée.

#### **4- Les infrastructures routières**

**Constats** : Anne Devailly évoque les craintes qu'un accroissement des capacités routières n'entraîne un « appel d'air » préjudiciable au report modal. Pour autant, elle note que les acteurs économiques voient la congestion des transports comme un frein à l'économie, et donc à l'emploi.

Des itinéraires alternatifs à la vallée du Rhône ont été suggérés (A75, A51, A79 des piémonts), les uns les envisageant comme un facteur de désenclavement, les autres comme une possibilité de délestage.

Une volonté d'augmentation de la capacité routière poserait la question de la cohérence avec une politique de lutte contre le changement climatique.

Demandes : des intervenants proposent de mieux gérer et d'améliorer en priorité le réseau routier existant. L'objectif serait alors de proposer une sécurité accrue sans pénaliser les déplacements quotidiens ni la venue des touristes : des mesures de régulation du trafic seraient à même de répondre à cet objectif.

Des élus ardéchois réclament une nouvelle infrastructure desservant le département. Le passage à 2x2 voies de la nationale 88 a aussi été demandé. De telles demandes s'expriment aussi pour certaines nationales proches des agglomérations, les créations d'autoroutes devant se limiter à certains « barreaux » de liaison.

#### **5- Vers un autre choix de société : évolution ou rupture**

Philippe Marzolf conclut cette présentation en posant la question du choix de société lié à la problématique du débat. On a pu entendre ainsi des appels à la relocalisation des activités, à un développement de l'habitat densifié et à sa liaison avec les transports en commun. Un certain « culte de la vitesse » a parfois été remis en cause.

Dès lors qu'ils estiment les progrès techniques insuffisant à répondre aux enjeux environnementaux, des participants ont appelé aux changements de comportements, soit par une évolution (mise en cohérence des logiques du citoyen et du consommateur), soit par une rupture (changement de notre modèle économique).

#### **Bilan et attentes de l'Etat**

Bertrand Galtier (D4E, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable) donne le point de vue de l'Etat sur le débat public tel qu'il se présente à l'issue des réunions thématiques. Il partage en grande partie l'analyse de la CPDP, expliquant que le débat

s'organise autour de deux grands types de questions :

- quelle mobilité pour l'avenir pour quelles activités?
- quel cadre de vie à préserver ?

Ces questions font faces à deux tendances prévisibles pour 2020 – augmentation ralentie mais régulière du trafic de 40% et augmentation des émissions de gaz à effet de serre de 10 à 30% - ce qui induit pour les transports une double contrainte de congestion et d'impacts environnementaux.

Les 44 mesures soumises au débat par l'Etat sont reclassées en trois grands thèmes :

- report de la route vers les autres modes ;
- amélioration et/ou création d'infrastructures routières
- mobilité soutenable, soit par le progrès technologique, soit par des actions sur la demande de mobilité.

### **Le report modal (consensus sur ce thème)**

L'impact des mesures de report modal sur les contraintes environnementales et de congestion est positif, mais limité.

### **Infrastructures routières (controverse)**

La requalification de l'existant est un moyen de lutter contre les nuisances occasionnées par les infrastructures routières. Les demandes de nouvelles constructions peuvent quant à elles s'expliquer par de nouveaux besoins, la desserte de « nouveaux territoires ».

Néanmoins, les impacts de ce groupe de mesures sont très contrastés : si on peut en attendre une amélioration de la mobilité, elles s'accompagneraient d'effets néfastes sur l'environnement.

### **Mobilité soutenable**

Dans ce groupe de mesures, le progrès technologique permettrait d'alléger l'impact des véhicules sur l'environnement, sans agir sur la mobilité. Une division par 2,5 des gaz à effet de serre peut être espérée.

Le progrès technologique ne suffisant donc pas à atteindre l'objectif du facteur 4, des actions sur la demande de mobilité sont à envisager. Le changement des comportements doit être favorisé par des actions dans le domaine de la fiscalité, de l'urbanisme, etc.

Ces trois orientations étant définies, il reste à s'interroger sur l'importance à donner à chacune d'entre elles : jusqu'où aller dans ces trois types de mesures pour sortir du « dilemme » congestion/impacts environnementaux ?

### **Questions du public**

**Eugène Lefilliate**, CGT-Cheminots évoque un rapport européen de l'année 2000 sur les conséquences des transports sur la pollution. Le coût total des transports s'élèverait à 10% du PIB des pays de l'Union : 1000 milliards de francs seraient ainsi dépensés par an pour les transports, dont 920 milliards pour la route.

Les 9000 poids lourds quotidiens au Perthus et leurs conséquences « catastrophiques » l'invitent à se demander si une rupture n'est pas nécessaire.

Il doute que le marché soit à même de résoudre la situation, considérant que les mesures de libéralisation poursuivies actuellement par l'Etat ne règlent pas les problèmes environnementaux.

Les solutions résideraient dans une reprise de la dette de RFF par l'Etat, une aide au développement du système de financement, le retour à l'unicité de la SNCF sous une maîtrise publique. L'idée est de donner aux modes propres les moyens nécessaires à leur développement, grâce à la maîtrise publique.

Précisant d'abord que 75% des projets décidés au CIADT de 2003 concernent des modes alternatifs à la route, **Jean-Didier Blanchet** ne considère pas que la séparation de la SNCF et de RFF, laissant la dette à ce dernier, est un « *si mauvais système* ». En témoigne le résultat largement positif de la SNCF en 2005.

« *On n'évoque pas assez la bicyclette* », s'agace Thibaut Legaye, de l'association Vélo en Têt. Mode de transport dont l'évidence s'impose en ville, le vélo trouve aussi sa pertinence pour les longues distances, pourvu que la multimodalité soit facilitée, par exemple par des wagons spécialement aménagés. Le fort potentiel dans l'arc languedocien est encore sous-exploité.

Robert Mathevet, Directeur départemental de la SNCF, rappelle que la multimodalité des gares n'est pas un vain mot : des aménagements existent en faveur des cyclistes, qui peuvent également transporter leur vélos dans de nombreux trains (TER ou Corail spécifiquement équipés en coordination avec les AOT et les constructeurs).

Yves Gotteland, président de l'Union pour les entreprises des Pyrénées-Orientales, tient à nuancer les propos entendus au sujet du report modal. Ainsi, concernant le transport combiné, l'offre est actuellement supérieure à la demande. Il déplore le discours de l'Etat en faveur des trains complet, que peu d'entreprises sont capables d'utiliser, contrairement au transport combiné.

Le report modal massifié est difficile d'accès pour les entreprises, d'où un accent à mettre plutôt sur les progrès à accomplir par le mode routier. En premier lieu, il est nécessaire de séparer les flux de transports entre camions et touristes. Ensuite, la consommation des véhicules doit être réduite. A cet effet, M. Gotteland se félicite du choix de l'énergie nucléaire par la France.

Daniel Hamelin, Directeur de l'aménagement à la ville de Perpignan, souhaite que puisse être étendu à l'Espagne un débat peut-être trop « *franco-français* ». Cela permettrait de mettre en perspective l'espoir que les ibériques placent dans le développement du ferroviaire avec les points de blocage subsistant du côté français.

Il convient toutefois de garder à l'esprit, rappelle Philippe Marzolf, le décalage chronologique entre des projets annoncés en 2009 en Espagne et 2015 en France.

Quoi qu'il en soit, les travaux en cours sont menés en étroite collaboration entre les deux nations, indique Jean-Didier Blanchet. La liaison moderne Perpignan-Barcelone l'illustrera d'ailleurs dans un horizon pas très éloigné.

Certes, mais les problèmes se situent plus au nord, aux goulets d'étranglement de Nîmes/Montpellier et Lyon, insiste Daniel Hamelin. Ces « noeuds » ne devraient plus être d'actualité en 2020 selon l'Etat, qui dans son dossier support considère ces problèmes comme résolus à cette date.

Philippe Marzolf tient enfin à relayer les demandes de coopération entre les différents ports de Méditerranée réitérées par le port de Barcelone.

Coopération ou compétition ? Jean-Pierre Estela affirme que le report modal ne consiste pas en un transfert de trafic. Or, d'une simple logique géographique, le point d'entrée de l'Asie vers l'Europe du Nord reste le port de Fos-sur-Mer. Pourquoi faire accoster les conteneurs à Barcelone pour les acheminer en Allemagne par le Languedoc, alors qu'un débarquement des marchandises en Provence procurerait à la région les emplois sans les nuisances ? L'attrait du port de Marseille sera en outre renforcé par la signature d'une convention portuaire propre à apaiser le climat social phocéen.

Mais qu'en est-il réellement de la concurrence entre les ports méditerranéens, dès lors que ceux-ci ne constituent qu'un seul et même point sur la mappemonde des armateurs asiatiques...

Pierre Place, secrétaire CGT Cheminots qualifie de « *consensuelle* » la présentation de la problématique des transports. Après tout, chacun est favorable au report modal et il y a la place pour que chaque mode soit complètement « rempli ».

Et le représentant syndical d'évoquer la création de la plate-forme du Grand-Saint-Charles il y a 25 ans. Un espace ferroviaire mitoyen à ce marché de fruits et légumes avait été créé afin d'assurer le rééquilibrage entre les modes de transports utilisés pour le fret.

Or, à l'heure actuelle, l'Etat « *est en train d'abdiquer* » dans le domaine du transport de conteneurs malgré les atouts du fer (4 chantiers de fret, 3 axes pour voyageurs, 2 axes de fret où pourrait être développé le transport de voyageurs).

Il est frappant de constater que dans l'agglomération de Perpignan, où se concentre 60 à 70% de la population des Pyrénées-Orientales et où coexistent 3 axes ferroviaires, « *on n'arrive pas à trouver un schéma de transport multimodal* ».

Il appelle au rassemblement urgent autour d'une entité publique capable d'harmoniser les politiques de transports. Un cadencement qui allie l'ensemble des types de transport et d'autres choses peuvent être faits tout de suite. Mais il y a aujourd'hui une panne de volonté.

Le problème des transports doit être traité au niveau européen, voire international, affirme Denis Serre. Le transport de marchandises accentué par la mondialisation pose des problèmes en termes de gestion d'énergie. Loin d'infléchir cette tendance, Internet milite également contre l'économie d'énergie en encourageant les échanges internationaux. Ces questions impliquent d'évoquer la relocalisation des économies.

Daniel Calla, associations MCDP et ECCLA espère la tenue d'un débat public sur la liaison à grande vitesse Montpellier-Perpignan en 2008. Evoquant les 11 années nécessaires pour réaliser le TGV Nord-Pas-de-Calais, il s'indigne d'entendre RFF parler d'une réalisation en 2025.

Il s'exaspère des reculades effectuées dans le passé : la ligne vers Barcelone aurait dû, selon lui, être construite à l'occasion des jeux olympiques de 1992, et depuis novembre dernier, ce projet a perdu son caractère prioritaire dans les instances européennes.

Joseph Giordano, responsable de projet RFF à Perpignan, convient que l'absence de la LGV Montpellier-Perpignan au CIADT peut empêcher une réalisation rapide. Il n'en demeure pas moins que RFF s'apprête à lancer, dès septembre prochain, une concertation à ce sujet.

La mixité de la ligne pose problème, de même que son passage entre Corbières et étangs. Il reste cependant possible de l'achever avant 2020, sous réserve de nombreux travaux

Pour les grands projets de ce type (200 km de voie nouvelle), une étude de l'Équipement citée par Jean-Didier Blanchet montre un délai moyen de réalisation de 17 ans. Le point de repère est le débat public fixé en 2008 : compter 15 ans à partir de cette date, laisse présager une mise en service dans le meilleur des cas en 2023...

Eugène Lefilliate, CGT cheminots, rappelle que le projet autrefois inscrit au CIADT aurait pu à l'époque bénéficier de crédits européens à hauteur de 30% : sa suppression lors du CIADT de 2003 n'en est que plus amère.

Les 17 années d'attente annoncées par Jean-Didier Blanchet suscitent également l'irritation de Jean-Paul Alduy, sénateur maire de Perpignan, dont la ville avait dès 1993 participé au financement des études de la LGV. La volonté politique était plus forte il y a 15 ans, s'agait-il, et remettre en mouvement cette lourde machine politico-administrative nécessite aujourd'hui beaucoup d'énergie.

La seconde partie de la réunion ouverte par Philippe Marzolf est consacrée aux groupes de mesures soumises par l'État au débat public :

- mobilité soutenable ;
- report modal marchandises et voyageurs ;
- amélioration, requalification, création de nouvelles infrastructures (infrastructures « routières », dans l'énoncé de l'État).

En préambule, Philippe Marzolf rappelle que l'axe vallée du Rhône/arc languedocien est l'un des plus chargés d'Europe ; que les régions PACA, Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon, très attractives, connaissent une forte croissance. Il constate que des avis divergents ont été émis sur les prévisions de trafic données par l'État : +40% en 20 ans, alors que la rupture paraît inévitable pour nombre d'acteurs. Il souhaite que soient définies, au cours du débat, les mesures à mettre en place et leur ordre de priorité, leur cohérence, leur coordination et la source de leur financement.

Jean-Didier Blanchet rappelle les hypothèses généralement admises au cours du débat :

- congestion des infrastructures ;
- problèmes de sécurité (à noter que l'autoroute est 4 fois plus sûre que la route nationale) ;
- croissance attendue de la mobilité, sauf rupture ;
- réchauffement climatique (renouvellement trop lent du parc automobile) ;
- épuisement des réserves pétrolières.

Des trois grandes orientations présentées par l'État, la mobilité soutenable est la plus difficile à accomplir. Elle doit cependant être recherchée afin de sortir du « ciseau »

congestion/environnement, d'autant que certaines mesures sont susceptibles d'avoir un impact très intéressant : le progrès technologique (voitures hybrides), la maîtrise de la mobilité et les changements de comportement (quotas d'émission de CO<sub>2</sub> pour les transports, priorité aux transports en commun, réduction des vitesses, aménagement du territoire et de l'urbanisme..).

Les mesures de report modal sont quant à elles bien admises et plus faciles à mettre en oeuvre (répartition des flux vers les modes les moins agressifs pour l'environnement, meilleure gestion et exploitation des infrastructures ferroviaires et fluviales, amélioration de l'offre des transports en commun, taxation des poids lourds à l'instar de la RPLP).

En matière d'infrastructures routières, la route doit être adaptée aux exigences de la compétitivité économique, selon Jean-Didier Blanchet. Il rapporte la demande de désenclavement de l'Ardèche, le besoin de requalification de certaines infrastructures. Les solutions proposées par l'Etat dans ce domaine sont la régulation des vitesses, des accès à l'autoroute selon les périodes, la construction d'infrastructures (élargissement A7, A9, autoroute des piémonts), le maillage régional et les liaisons est-ouest... Il rapporte certaines demandes en faveur de la décroissance.

Xavier Hémerly, Directeur départemental de l'Équipement, présente les enjeux des déplacements dans les Pyrénées-Orientales, un département des plus attractifs, comportant plusieurs sites remarquables et constituant un axe majeur de passage entre la France et l'Espagne.

La démographie y est très dynamique, s'accompagnant d'une urbanisation diffuse et expansive rompant avec la tradition du département. Les indicateurs de précarité de la population y sont relativement lourds.

L'économie locale est peu industrielle : le poids historique de l'agriculture tend à s'affaiblir, ce secteur étant aujourd'hui fragile, au contraire d'un secteur tertiaire en forte croissance, non seulement par le tourisme mais aussi par le commerce, ce dernier secteur étant source de nombreux déplacements. Répondre à ces besoins de déplacements tout en préservant ce qui constitue l'attractivité de ce département est un grand dilemme.

Dans le domaine des transports, le principal axe, l'A9, voit son trafic croître de 9% par an. En moyenne, 30000 véhicules y circulent chaque jour, dont un tiers de poids lourds. Le mélange des trafics de proximité et de transit est l'un des facteurs occasionnant une saturation de plus en plus fréquente, particulièrement en été. Dès lors, le passage de l'A9 à 2x3 voies entre Perpignan et la frontière apparaît comme une nécessité.

La création d'une rocade permettrait de remédier à l'afflux massif de véhicules dans le centre de Perpignan. Le contournement du Boulou est aussi envisagé, le début des travaux étant prévu cette année.

Quant à la voie ferrée, une LGV mixte capable d'accueillir le fret léger permettrait de libérer des créneaux, d'où une optimisation du fret et du TER. A noter qu'autour de Perpignan existe une étoile ferroviaire intéressante. L'ensemble des responsables publics se sont engagés dans



le soutien des plates-formes multimodales.

L'autoroute ferroviaire Le Boulou/Bettembourg est également source d'espoirs.

Plus préoccupant, l'aéroport voit son devenir remis en question, par l'absence du trafic de fret et la stagnation du trafic passagers.

Côté mer, Port-Vendres est le 2<sup>ème</sup> port fruitier de France, même s'il comporte peu de capacités de développement. Il pourrait être intéressant d'y stabiliser le trafic voyageurs vers l'Afrique du Nord.

Globalement, la demande de déplacements est en forte augmentation, ce qui implique des choix politiques et des échelles plus importantes à avoir en termes d'aménagement : à cet effet, deux SCOT sont en cours d'élaboration dans le département.

La desserte des zones économiques est un impératif. Bien qu'il soit possible de revoir le tourisme, tout le monde voit un intérêt dans le développement de ce secteur.

Les transports ne doivent pas omettre les enjeux environnementaux du département, au premier rang desquels le caractère inondable de la plaine du Roussillon. Or, l'A9 n'assure pas une transparence hydraulique totale.

Les éléments démographiques présentés plus tôt l'expliquent, l'espace est soumis à une forte concurrence induite par la péri-urbanisation. Le cadre de vie est donc à préserver, de même que les nombreux sites répertoriés.

Enfin, la pollution de l'air est une problématique forte, du fait des fortes concentrations en ozone rencontrées parfois en provenance de l'aire barcelonaise.

Le Directeur départemental de l'Équipement conclut sa présentation en notant que les objectifs qu'il vient de détailler sont nombreux et pas tous convergents.

Jean-Paul Alduy présente Perpignan, la ville dont il est maire, comme une « ville-pont » et une « ville-archipel ».

Le pont qu'il évoque mène à la péninsule ibérique, 70% des trafics vers l'Espagne et le Portugal passant par la Catalogne plutôt que par le Pays Basque. Ce chiffre montre l'importance de réaliser la LGV Perpignan-Montpellier « *dans des délais compatibles avec l'augmentation des trafics.* » Dans le même ordre d'idées, le passage de l'A9 à 2x3 voies s'impose pour éviter sa saturation et le report du trafic vers le réseau local.

Revenant sur le transport combiné, il affirme que la Communauté d'agglomération et le Conseil général pallient l'incapacité de RFF à prendre des risques sur une augmentation par deux ou trois de ce mode. L'infrastructure en soi n'est pas suffisante : le report modal ne peut être assuré que grâce à la fiabilité, la diversité des services et une tarification attractive, trois critères qui n'existent pas aujourd'hui.

Il appelle de ses voeux la réalisation de la rocade ouest, dont le manque conduit à un risque d'embouteillage autour de la plate-forme Saint-Charles, compte tenu de la superposition des trafics de véhicules légers et de poids lourds, locaux et de transit.

Perpignan est aussi une « ville-archipel », ses 350 000 habitants étant répartis entre des villages non agglomérés. La « mer » est figurée par une agriculture en difficulté mais active. Les transports en commun « lourds » ne sont pas adaptés à cette configuration, qui présente cependant des avantages.

Département et Communauté d'agglomération étudient un PDU à l'échelle du bassin d'emploi. L'utilisation du chemin de fer existant est prévue, et les rocades sont préférées aux pénétrantes. Les transports en commun en site propre sont à développer, de même que le vélo, en intermodalité avec le train, le bus ou la voiture. Les questions de tarification sont abordées : stationnement, parc-relais, transports en commun,...

Enfin, bien que favorable aux bio-carburants, Jean-Paul Alduy déclare avoir dû renoncer à l'obtention d'une flotte électrique pour des problèmes de fiabilité et de coûts, de même qu'aucun constructeur n'a été trouvé pour l'élaboration d'un bus bi-mode. Il en déduit que notre pays accuse un retard dans ce domaine.

Interrogé sur les mesures de taxation, le Maire de Perpignan exprime son accord sur le fait que « *tout ce qui peut taxer la voiture particulière pour développer le transport en commun est une bonne chose* ». Soulignant que l'AFITF est déjà financée de cette manière, il pense que des progrès sont encore possibles.

Robert Guichet présente ensuite le G16, groupement des industriels des Pyrénées-Orientales. Il tient à préciser les chiffres de l'activité économique dans le département : le secteur le plus important est celui de la santé, suivi du tourisme. A titre de comparaison, l'industrie concerne 8000 emplois tandis que la plate-forme Saint-Charles en implique 6000. Quand à l'agriculture déclinante, ses terres inoccupées représentent un « *gisement fabuleux* ».

Selon lui, le fret se dirige beaucoup plus (en volume) de l'Europe vers l'Espagne que l'inverse. Pour résoudre les problèmes évoqués au cours de ce débat, il suggère l'élaboration d'un cahier des charges conjoint entre le chargeur et le transporteur : il regrette qu'un produit doive faire 3 fois le tour du monde uniquement pour avoir un bel emballage. Questionné sur le réalisme d'une telle proposition, il indique qu'en tout état de cause, la vitesse commerciale risque de diminuer jusqu'à un niveau inacceptable (de 90km/h, elle est passée aujourd'hui à 75 km/h). Il trouve « lamentable » le fait de se rendre plus rapidement à Madrid qu'à Paris en 2009 et prône également le recours au vélo-train pour aller travailler.

Revenant sur la question des ports de Méditerranée, il déclare que le principal problème de Barcelone est la saturation logistique. Le plein emploi y étant déjà atteint, l'entente entre les ports est nécessaire afin d'éviter cette saturation. L'« *étranglement* » de l'arc languedocien ne saurait apporter de solution à ce problème. Il privilégie le cabotage entre les ports européens : selon lui les trafics venant d'Asie n'apportent que des produits à faible valeur ajoutée.

Thibaut Legaye, s'interroge sur la notion d'acceptabilité : les mesures doivent-elles être acceptées au regard des modes de vie actuels dans une société entièrement construite autour de la voiture ? Pour le représentant de l'association « vélo en Têt », il s'agit prioritairement de limiter les transports afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La relocalisation des échanges est une solution qui permettrait de développer l'emploi local en réduisant les transports et en revalorisant l'agriculture. Pour cette dernière, les biocarburants ne peuvent représenter une solution, du fait des surfaces exorbitantes que leur culture nécessiterait pour répondre aux besoins actuels.

Il attaque le PDU de Perpignan, demandant s'il est réellement compatible avec la loi sur l'air. Le document préparé prévoit en effet selon lui une diminution de la part modale de la voiture mais, compte tenu de l'augmentation prévue de 30% de la population, le nombre de véhicules légers croîtrait en réalité de 24% en valeur absolue.

Bertrand Galtier, du Ministère de l'Ecologie, rappelle le point de règlement exigeant des PDU qu'ils indiquent leurs effets positifs et négatifs sur l'environnement. D'une part, cela garantit que le décideur politique adopte le document en toute connaissance des impacts environnementaux. D'autre part, le rapport environnemental du PDU est rendu public et pleinement intégré à l'enquête publique préalable à la validation du PDU.

Jean-Paul Alduy évoque un retard dans l'élaboration du PDU, dû aux efforts réalisés en priorité pour développer le réseau de transports en commun de l'agglomération, qui est opérationnel depuis le premier janvier 2006. Néanmoins, le PDU devrait être soumis à l'enquête publique à la fin de l'année.

Yves-Didier Gotteland, de l'Union pour les entreprises, déclare en préambule que les consommateurs sont les premiers maîtres d'oeuvre des déplacements. Les transports terrestres font partie d'une chaîne logistique capable de créer de la valeur ajoutée, donc de l'emploi.

Les services logistiques induisent des emplois techniques, nouveaux et correspondant aux compétences de la main d'oeuvre du département. Par ailleurs, Perpignan comporte deux pôles de compétitivité qui sont des piliers puissants pour les transports terrestres.

Le but à atteindre est la création d'un réseau de pôles logistiques à même de créer et fidéliser l'emploi. Pour cela, ces services ont une obligation de résultats économiques et de compétitivité : tant que le mode ferroviaire ne sera pas compétitif, la route restera dominante simplement parce que le consommateur n'est pas prêt à payer plus.

Philippe Marzolf demande ce que M. Gotteland pense du manque d'information du consommateur, qui a pu être évoqué à ce sujet au cours du débat. Un équivalent d'une étiquette énergétique appliqué aux transports est-il envisageable ?

Pour le président de l'UPE 66, les industriels ont déjà anticipé ces demandes, notamment par les procédures de certification environnementale. Il appelle à ne pas considérer les entreprises de transformation comme des boucs émissaires. Selon lui, la valeur ajoutée du commerce

vient des idées, comme la traçabilité notamment.

Au sujet des mesures de taxation, M. Gotteland fait part de ses doutes : rendre la route plus chère est-ce la solution ? Il convient néanmoins que la route peut s'améliorer : la contrainte est d'ailleurs source de progrès, même s'il lui préfère l'innovation que peut apporter l'entreprise.

Eugène Lefilliate (CGT cheminots) retient seulement deux propositions exprimées : le contournement du Boulou et la mise à 2x3 voies de l'A9. Or, il existe également une ligne ferroviaire en direction du Boulou, en continuité avec Céret.

Jean-Pierre Estela ironise sur le terminal logistique du Boulou, qui jouit de sa situation frontalière. Or, lorsque les voies ferrées espagnoles seront mises aux normes européennes, quel sera l'intérêt pour les transporteurs de s'arrêter au Boulou ? Il s'interroge aussi sur l'impact, en termes d'emplois, d'une ligne ferroviaire mixte.

Pour Joseph Giordano, de RFF, les nouvelles liaisons n'absorberont pas tout le trafic. Par exemple, la LGV ne sera appropriée qu'aux transports légers à haute valeur ajoutée : les sites du Boulou et de Cerbère gardent toute leur complémentarité.

Robert Mathevet, Directeur départemental de la SNCF, ajoute que l'offre déjà très diverse va encore s'enrichir du terminal Sud de l'autoroute ferroviaire. Malgré l'ouverture de la LGV en 2009, cette offre reste tout à fait pertinente.

Ce n'est pas l'avis de Jean-Pierre Estela, qui maintient que l'autoroute ferroviaire s'achève à Perpignan uniquement en raison des contraintes techniques qui ne lui permettent pas d'aller plus loin : « *quand Modalohr s'arrêtera à Barcelone, il ne s'arrêtera pas à Perpignan !* »

Il s'interroge sur la façon qu'auront la France et l'Espagne de « dénouer le noeud » des écartements des voies et regrette que le tunnel qui relie les deux pays ne concerne qu'un marché limité (uniquement fret à valeur ajoutée).

Marc Maillet prend la parole pour la FRENE, s'interrogeant sur le caractère public du débat qui se résume souvent à une confrontation entre Etat et associations. La fédération départementale qu'il représente regroupe 25 associations et participe au Conseil international associatif pour la protection des Pyrénées.

Il remet à la CPDP deux documents relatifs l'un au développement durable, l'autre sur l'étalement urbain qui représentent les préoccupations d'associations françaises, espagnoles et andorranes. Il souhaiterait qu'un débat public soit organisé sur les transports transfrontaliers.

Pour lui, le pic pétrolier, la raréfaction des matières premières et la crise climatique rendent inévitable une « décroissance soutenable ». Les impacts sociaux des transports se traduisent par les 5000 morts constatées chaque année sur les routes, et la destruction des paysages aux entrées de villes.

Il souhaite le choix démocratique, à l'image du referendum Suisse, d'une limitation des transports par l'éco-redevance qui permettrait de financer les grandes infrastructures ferroviaires et de maintenir des structures de gares de tri ferroviaire. Il est possible d'entraver

certaines transports aberrants, à l'image des camions-citernes partant de Port-Vendres pour livrer Andorre, où les consommateurs achètent l'essence détaxée.

Pour l'instant, la voiture personnelle est nécessaire vue la difficulté ou l'impossibilité d'employer d'autres transports, par exemple entre Prades et Montpellier ou bien vers Toulouse. Il parle d'un « *écrémage de la clientèle* » effectué par la SNCF avec TGV et TéoZ et regrette le manque de train après 19 heures. Il rappelle également qu'une ligne La Tour de Carol-Barcelone-Toulouse permettrait de transporter 2 à 3 millions de tonnes de fret sans passer par Le Perthus.

Au sujet de l'étalement urbain, il voit dans les PLU les seuls outils capables d'influencer cette tendance. Cependant, faute de mise à disposition de ces documents au public et en l'absence de statistiques de l'Equipement sur ce thème, le phénomène d'étalement urbain ne peut plus être vu dans son ensemble (le Directeur départemental de l'Equipement contredit cette absence de statistiques).

Eugène Lefilliate considère que la compétitivité de la route est un slogan qu'il faut combattre : si l'on intègre les coûts externes, cette compétitivité diminue.

Deux cas de figure se présentent, répond Jean-Didier Blanchet : lorsqu'ils empruntent les autoroutes à péage, les camions paient ces coûts externes (exceptés les effets sur la santé, qui ne sont pas chiffrés) ; sur le reste du réseau, il est vrai que seule une partie de ces coûts est payée par les usagers.