

# Politique des transports dans la Vallée du Rhône et dans l'arc languedocien

## Réunion d'ouverture

### **Philippe MARZOLF, Président de la Commission particulière du débat public**

Je suis le Président de la Commission qui organise ce débat sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien. Je suis accompagné par un certain nombre de commissaires de la Commission. Je tiens à remercier Madame Ollin, ministre de l'Ecologie et du Développement Durable, et Monsieur Perben, ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, d'être venus répondre aux questions pour l'ouverture de ce débat.

Je propose de vous présenter très rapidement le déroulement de la matinée. Nous avons demandé aux ministres de répondre au pourquoi de ce débat. Je rappelle que la saisie de la Commission nationale n'est pas obligatoire. Quelles sont les attentes de l'Etat vis-à-vis du débat public ? Ensuite, il y aura un échange avec la salle d'une dizaine de minutes sur des questions. Ensuite, les ministres seront obligés de nous quitter. Je vous présenterai ensuite les modalités de déroulement du débat. Ensuite aura lieu un échange avec la salle. Ensuite, on passera à la présentation du dossier-débat et des grands axes du débat par l'Etat, Monsieur Blanchet et Monsieur Badré. Bien sûr, après, nous aurons le temps pour échanger. Sans plus attendre, car je sais que vos emplois du temps sont serrés, je vous passe la parole, Monsieur le ministre, pour expliquer un petit peu quelles sont les attentes de l'Etat par rapport à ce débat public.

### **.I Quelles attentes de l'Etat vis-à-vis du débat public ?**

#### **Dominique PERBEN, ministre des Transports, de l'Equipement, du tourisme et de la Mer**

Merci, Monsieur le Président. Madame la ministre, Chère Nelly Ollin, Monsieur le Préfet, Madame la ministre-maire d'Avignon, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames, Messieurs,

Tout d'abord, permettez-moi, Monsieur le Président, de vous remercier de nous avoir donné l'occasion, à Nelly Ollin et à moi-même, d'ouvrir ce débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Il est rare en effet que des ministres puissent s'exprimer sur un sujet qui cumule une telle richesse historique et autant d'enjeux. Le Rhône et l'arc méditerranéen ont toujours constitué des voies de passage pour les hommes en reliant soit le Nord de l'Europe avec le monde méditerranéen, soit l'Espagne à l'Italie. Dans ce Palais, qui symbolise fortement le rôle d'Avignon, centre de la chrétienté, Madame le maire, dans cette région qui a toujours été un axe essentiel de passage pour les peuples, pour les empires qui ont précédé l'existence de notre nation. Simplement quelques rappels tout de même. Au fond, la géographie et l'histoire déterminent le cadre des décisions que nous devons prendre en termes d'infrastructures. Après les Phocéens qui s'installent à Marseille qui

fondent Agde, à l'embouchure de l'Hérault et du Rhône. Bien sûr Hannibal mais aussi les Romains. A cette époque, et il faudra s'en souvenir tout au long de notre débat, c'est par le fleuve que s'effectuaient les échanges avec le Nord. Avec les Romains encore qui choisissent Narbonne comme capitale de l'une des plus riches et des plus grandes provinces de l'Empire romain.

L'exercice qui nous est proposé aujourd'hui à travers ce débat consiste non plus à se plonger dans notre riche passé mais à se projeter dans l'avenir, à imaginer tout d'abord ce que sera notre territoire dans vingt ans, puis ce que devront être les transports. La Commission nationale du débat public évoque parfois cet exercice comme « *un processus de compréhension mutuelle et d'intelligence collective, susceptible d'éclairer le législateur. Le débat public doit être conçu comme un cheminement en commun, comme une démarche utile et contributive à la fois* ». Jamais ce terme d'intelligence collective ne m'est apparu aussi approprié à un débat public. Nous pouvons en effet poser les termes de la problématique des transports à cet horizon, mais nous sommes loin de connaître toutes les solutions. Nous devons intégrer dans notre réflexion le changement climatique, la hausse tendancielle du prix du pétrole ainsi que, de manière générale, les évolutions possibles de l'énergie.

Lors du CIADT du 18 décembre 2003, le gouvernement de l'époque a défini une politique ambitieuse de transports pour les vingt prochaines années. Cette politique, dont le financement s'appuie sur l'Agence pour le financement des infrastructures de transports (AFIT), vise à doter, d'ici à 2025, la France d'un réseau de transports performant qui devra répondre à la demande croissante de transports qui devra permettre d'ancrer le positionnement de la France, plaque tournante de l'Europe, s'élargissant vers l'Est. D'autre part, et c'est très important par rapport à notre problématique d'aujourd'hui et de demain, d'opérer un rééquilibrage des différents modes de transports. Il est nécessaire de favoriser le développement de chacun d'entre eux dans leurs domaines de pertinence économique et d'efficacité écologique.

Cependant, devant la problématique particulière du transport dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, le gouvernement, lors de ce CIADT a demandé la tenue d'un débat public. La Vallée du Rhône et l'arc languedocien constituent en effet un des axes majeurs de transport routier mais aussi ferroviaire et fluvial. Leur bon fonctionnement est une condition du développement économique, régional et national. Ce sont également des territoires où la géographie a concentré dans une bande très étroite de nombreuses activités humaines. La rareté de l'espace est donc pour leurs habitants une réalité quotidienne. J'attends, Monsieur le Président, que le débat puisse nous éclairer grâce à toute l'intelligence que vous aurez recueillie dans les 35 réunions que vous avez programmées, notamment sur trois points.

- Le fonctionnement actuel et futur du système de transports dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien en termes qualité de service et d'impact environnemental.
- Les mesures envisageables pour respecter notre stratégie nationale de développement durable et les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elles doivent améliorer les transports dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, favoriser le report modal et offrir une meilleure qualité de service aux clients des différents modes de transports.
- L'acceptation de ces différentes mesures au niveau local.

Ces réponses permettront au gouvernement d'orienter les études et les partenariats que l'Etat devra entreprendre. Anticiper, c'est éviter la situation problématique que les prévisionnistes nous prédisent si nous ne faisons rien pour les transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien.

L'horizon de vingt ans, fixé pour les éventuels aménagements, peut sembler lointain, mais il est terriblement proche. Plus nous étudierons les décisions dans une large concertation, plus nous aurons de chance d'en mieux cerner les enjeux. Ce dont je suis certain, c'est que, grâce au débat public, nous aurons fait le maximum pour préparer puis prendre ensuite les bonnes décisions.

Il me semble important de préciser un élément. Si de nouvelles infrastructures de grande ampleur s'avéraient nécessaires à l'issue de ce débat, l'Etat organiserait pour chacune d'entre elles un nouveau débat public. Le débat public n'est donc pas celui de tel ou tel projet. C'est très important, je pense, de bien le comprendre. Ce n'est pas le débat de tel ou tel projet. Il s'inscrit dans une problématique plus générale.

Permettez-moi de revenir sur cette problématique particulière des transports dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Ce territoire constitue une artère vitale pour notre économie. Tout, d'abord, les perspectives d'évolution de la mobilité jusqu'à 2025 montrent que le trafic automobile a quasiment doublé sur l'A7. Il a été multiplié par 2,5 sur l'A9. Les perspectives pour 2025 publiées par mon ministère à la fin de l'année 2004 montrent que cette croissance devrait certes ralentir mais rester très importante. La demande de transport de marchandises devrait croître en effet de 50 % dans les vingt prochaines années. Nous trouvons là un constat commun à tous les pays développés. Notre mobilité ne cesse de s'accroître, même si sa progression n'est pas mécanique. Le développement économique reste synonyme d'une progression des transports routiers et des déplacements d'affaires. A elle seule, cette projection nous conduit à devoir débattre du devenir de notre système de transports.

Deuxième éclairage : notre volonté de respecter les engagements du Protocole de Kyoto et de nous inscrire dans une perspective de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports représente aujourd'hui près du tiers des émissions de gaz à effet de serre en France. Le respect de nos engagements internationaux ne peut donc se concevoir sans agir en particulier dans ce domaine. Il faut donc miser sur la technologie en développant des technologies de motorisation propres et économes. Il nous faut utiliser les carburants alternatifs comme les biocarburants. Il nous faut réexaminer nos comportements en particulier de consommateurs, mais aussi il nous faut organiser nos transports de telle sorte que chacun d'entre eux se développe dans son domaine de pertinence, c'est-à-dire là où il est économiquement viable et écologiquement efficace.

Ce mercredi, j'annoncerai au Conseil des ministres un certain nombre de mesures pour développer l'offre de transports dans les domaines ferroviaire, fluvial et maritime. Elles devraient conduire à inverser la tendance en améliorant leur attractivité. En particulier, nous avons lancé, avec ASF, la Caisse des Dépôts et la SNCF, une autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg qui devrait être mise en service au début de l'année prochaine. Après l'expérimentation menée dans les Alpes, je souhaite que nous préparions un vrai réseau d'autoroutes ferroviaires. Il pourra trouver, dans la Vallée du Rhône, une zone de développement tout à fait favorable. Cependant, ne nous faisons pas d'illusion. Compte tenu de son caractère très performant, la route continuera à être un mode de transport dominant. Aussi, pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, le report modal ne peut être qu'une partie de la solution.

Mesdames et Messieurs, c'est la première fois en France qu'est organisé un débat public sur la politique des transports. Je tiens à ce qu'il soit l'occasion d'une explication ouverte et constructive. Toutes les mesures réalistes qui peuvent être envisagées à moyen et à long terme pour éviter la congestion de la Vallée du Rhône et de l'arc languedocien, sans nuire à l'économie et à l'environnement de ces territoires, devront être étudiées.

La présence de Nelly Ollin montre que le développement durable, dans ses aspects économiques, sociaux et environnementaux, doit être au cœur de nos réflexions. Je crois beaucoup à la vertu du débat public et au dialogue qu'il instaure. Aujourd'hui, le débat public, je sais que vous y reviendrez, Madame la ministre, est un échange d'arguments sans réserve, sans rivalité, entre élus, collectivités territoriales, associations, acteurs économiques et sociaux et citoyens. Le rôle de la Commission n'est pas de décider ou de trancher mais de présenter de la manière la plus impartiale possible les conclusions d'une discussion où chacun aura pu faire valoir ses arguments. Son objet n'est pas d'approuver ou de s'opposer à tel ou tel maître d'ouvrage venu défendre son projet particulier. Son but est de permettre à l'Etat, porteur de la politique nationale des transports et d'une stratégie nationale de développement durable, d'étayer sa réflexion sur l'un des corridors les plus fréquentés de France. La politique des transports est à la fois la conséquence mais aussi le moyen d'une politique équilibrée d'aménagement du territoire. Il est donc essentiel que l'ensemble des acteurs concernés fasse entendre son point de vue.

L'Etat ne pourra pas seul arbitrer entre des impératifs également légitimes. C'est pourquoi je souhaite que les collectivités territoriales, directement responsables de l'aménagement de leurs territoires et de leurs transports, contribuent à la réflexion, comme elles l'ont fait lors de la préparation du débat public. Je souhaite en particulier que les différents conseils régionaux concernés, les différents conseils généraux concernés, les différentes agglomérations concernées puissent participer le plus activement possible à ce débat. Je souhaite aussi que les acteurs socioéconomiques des ces régions particulièrement dynamiques et les associations qui réfléchissent à l'avenir de notre qualité de vie contribuent activement à ce débat public. Enfin, j'attends que nos concitoyens en soient des acteurs majeurs en exprimant librement leurs interrogations et leurs propositions.

Je sais que nous pouvons compter sur vous, Monsieur le Président, pour susciter ce type de réflexions dans l'esprit d'ouverture que l'on vous connaît et dans l'esprit de sérieux et de recherche de propositions constructives. Merci de cette dynamique et de l'attention que vous portez à ce grand projet de discussion et de débat.

Nelly Ollin et moi-même, à partir d'aujourd'hui, n'interviendrons plus dans ce débat que nous avons provoqué et confié à la Commission nationale du débat public. Je rappelle qu'il s'agit d'une autorité administrative indépendante. Les services de notre administration sont à votre disposition, Monsieur le Président, pour apporter tous les éclairages et les éléments de réponse dont ils disposent.

Permettez-moi de souligner l'esprit d'ouverture et de dialogue dans lequel nous abordons ce débat. Soyons modestes. Sachons nous écouter. Sachons réfléchir tous ensemble pour essayer de trouver des solutions satisfaisantes et conformes à l'intérêt général. Aucun levier d'action, qu'il s'agisse de l'amélioration de l'offre, de la gestion des trafics, du progrès technologique ou de l'action sur la demande et les comportements, ne doit être écarté. Ainsi, Michel Badré, Inspecteur général de l'environnement, et Jean-Didier Blanchet, Inspecteur général des ponts, vous présenteront l'état de ce débat. Ils pourront s'appuyer sur les opérateurs ainsi que sur les services déconcentrés de mon ministère et de celui de l'Ecologie et du Développement Durable. Ils vous présenteront un certain nombre de mesures envisageables à moyen ou long terme, classées en six familles. Ce sont autant de pistes pour la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Puisse cette intelligence collective, dont je parlais au début de mon propos, vous guider dans vos échanges et vous conduire au meilleur résultat possible afin que nous puissions tous nous déplacer dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. Merci.

**Nelly OLIN, ministre de l'Écologie et du Développement Durable**

Monsieur le ministre, Cher Dominique Perben, Monsieur le Président du Conseil régional, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, Madame le ministre, Marie-Josée, Mesdames et Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs,

Je suis très heureuse d'ouvrir, avec le ministre des Transports, cette séance qui marque le lancement du débat public sur la problématique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Comme vous le savez et comme l'a dit le ministre des Transports, ce débat est organisé à la suite de la saisie de la Commission nationale du débat public par les ministres en charge des Transports et de l'Écologie et du Développement durable. Si l'intervention de la CNDP est obligatoire dans le cadre de projets susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement, rien en l'espèce n'obligeait les pouvoirs publics à solliciter la CNDP sur le thème des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Depuis que la CNDP a été érigée en autorité administrative indépendante, ce n'est que la deuxième fois qu'elle est saisie pour un débat portant sur des questions générales d'aménagement, comme le permet d'ailleurs l'article L 121-10 du code de l'Environnement. C'est la première fois qu'une telle possibilité est explorée dans le domaine des transports. Nous sommes donc face à un exercice dont les modalités sont inédites. Face à des questions aussi complexes que celles des transports à l'échelle d'un territoire, que signifie la consultation du public ? De quel public s'agit-il, celui qui habite les zones concernées, qui développe les activités économiques, celui qui les traverse de temps en temps ? S'agit-il de l'ensemble de nos concitoyens qui sont touchés, de près ou de loin, par la façon dont s'opèrent les transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien ? Au-delà de l'identification de ce public, comment organiser le débat ? Comment toucher tous ceux qui sont potentiellement intéressés, tant les parties privées que les entreprises ? Comment structurer les thèmes à aborder pour éviter de rester trop général ? C'est donc, pour la CNDP, Monsieur le Président, une opération difficile. Je tiens ici à vous féliciter pour avoir relevé ce défi, pour avoir pris les dispositions qui me paraissent être à la hauteur des enjeux. C'est bien parce que nous sommes face à des questions cruciales pour notre avenir que nous avons décidé de susciter ce débat. Aussi je souhaite vous présenter ma propre perception des enjeux en présence.

Les questions que posent les transports sur cet axe majeur ne sont pas simplement techniques. Les flux de transports en présence ont une dimension à la fois régionale, nationale, européenne et je dirais même internationale. Certes, il faut examiner avec un maximum d'anticipation les questions de saturation routière, d'organisation des transports à l'intérieur du périmètre considéré, mais il faut aussi s'assurer que cette évolution s'inscrit dans une perspective de développement durable. Il importe de prendre en compte les préoccupations de long terme et plus spécifiquement celles relatives à l'environnement. Les questions qui viennent ici à l'esprit sont très larges. Dans un monde où le développement économique est lié à l'intensification des échanges, peut-on concentrer ces échanges sur ce qui présente un réel bénéfice pour la société ? On peut répondre aux besoins des acteurs économiques sans entamer le bien-être des générations qui suivront qui n'ont aucune raison de supporter le coût des dommages de nos modes de production, de consommation et d'échange.

La prise en compte de l'environnement est à cet égard centrale. Aujourd'hui, cette prise en compte n'est pas seulement une notion velléitaire. La Charte pour l'environnement, adoptée par le Parlement en février 2005, porte au niveau constitutionnel l'obligation de concilier la protection de l'environnement, le développement économique et le progrès social. Cette obligation s'applique aux politiques de transports, d'urbanisme, d'aménagement du territoire, qu'elles émanent de l'État

ou des collectivités territoriales. L'idée sous-jacente est que le développement harmonieux de nos sociétés passe nécessairement par la préservation d'un patrimoine collectif qui fonde le cycle de la vie. Un autre point fort de la Charte est le droit de toute personne, dans les conditions définies dans la loi, de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. Ce débat public, qui est un exercice exemplaire de démocratie participative, s'inscrit dans cette perspective. La progression dans la connaissance des dommages potentiels liés aux transports donne la mesure des enjeux de préservation et interpelle nos modes de déplacement ainsi que nos besoins de mobilité.

Je rappellerai naturellement la question du changement climatique. Comme le rappelle le dossier-support du débat et comme l'a rappelé le ministre des Transports, les transports représentent en France près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre. Dans le secteur routier particulièrement, ces émissions augmentent en valeur absolue ainsi qu'en proportion par rapport aux autres secteurs. Or je rappelle que la France a pris des engagements internationaux ratifiant le Protocole de Kyoto. Au-delà de cette obligation, elle s'est inscrite dans une perspective de division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Il est inutile de vous dire que c'est un véritable défi à relever. Cet objectif est inscrit dans la loi de programmation sur l'énergie du 13 juillet 2005. Sa logique est la suivante. Pour éviter une dérive généralisée, il convient de diviser par deux, au niveau mondial, les émissions de gaz à effet de serre. Alors, il revient aux pays les plus riches de diviser leurs propres émissions par quatre. Malgré leurs marges d'incertitudes, les résultats scientifiques sont désormais assez avancés pour affirmer que la limitation des gaz à effet de serre doit être un combat de tous les jours et de tous les pays. La politique des transports doit prendre en compte cet enjeu. Je sais que cette question aura toute sa place dans vos discussions.

La recherche d'un mode de développement durable, privilégiant sur le long terme, la qualité de la vie dans notre société, suppose de maîtriser d'autres impacts environnementaux bien connus pour certains. Je pense par exemple aux pollutions locales de l'air, qui résultent essentiellement de l'émission de gaz toxique par les véhicules, ou au bruit dont les conséquences peuvent être importantes pour la santé. La conception de nouvelles infrastructures, notamment routières, doit également anticiper les phénomènes de péri-urbanisation accélérés et d'artificialisation des sols, la dégradation et la rupture des écosystèmes, les pertes de la biodiversité, les risques d'inondation et la pollution de l'eau. De tels impacts environnementaux peuvent prendre une acuité particulière dans les zones sensibles comme le littoral et la montagne. La concentration des infrastructures rend également plus difficile l'ébauche de solutions. Le cadre législatif et réglementaire relatif à l'eau, à la protection des zones Natura 2000, à la préservation du littoral et de la montagne, aux études d'impact de projets, à l'évaluation environnementale des documents de codification contribue à prendre davantage en compte ces préoccupations dans les politiques des transports. Les pouvoirs publics ont à cœur de développer des approches complémentaires comme la fiscalité environnementale ou encore les mécanismes visant à intégrer, dans les politiques de transports, le coût de leur impact environnemental. De tels mécanismes modifient le jeu des acteurs dans un sens vertueux pour l'environnement tout en intégrant le coût des nuisances environnementales.

Au-delà de ces réponses possibles, sans doute faut-il s'interroger dans une perspective de long terme sur les leviers de la demande de mobilité. Quelles que soient les pistes envisagées, on voit bien que, face à la complexité de la situation, seule une approche collective et citoyenne, partagée et assumée, est possible. C'est en cela que le débat public prend tout son sens. Les pouvoirs publics n'ont pas à ce jour de solutions toutes faites, clé en main. Le débat est donc totalement ouvert. L'Etat vous propose aujourd'hui six familles de mesures qui ne se prétendent pas exhaustives. Elles cherchent à couvrir différents types d'approches : augmentation de l'offre, gestion de la demande.

Surtout, elles ne se situent pas dans le strict champ de la politique des transports, et invitent à réfléchir sur l'aménagement du territoire ou encore sur l'évolution des comportements.

L'exercice, Monsieur le Président, est encore plus délicat que l'horizon de la réflexion, 2020-2050, nous incite à ne pas écarter des modifications profondes dans le domaine du changement climatique ou de la rareté des ressources énergétiques, par exemple. Pour faciliter ce débat, les services des ministères en charge des Transports et de l'Ecologie ont préparé un dossier-support sous l'égide d'un comité présidé par Monsieur Blanchet, Ingénieur général des ponts et chaussées, membre du Conseil général des Ponts et Chaussées, et Monsieur Badré, Ingénieur général du génie rural, des eaux et forêts, membre de l'Inspection générale de l'environnement. Je tiens à saluer le travail conjoint, et je relève la qualité du document auquel il a abouti. Grâce à ce débat public, nous espérons être éclairés par votre point de vue. Nous serons très attentifs à vos conclusions. En outre, nous ne serons pas les seuls, car celles-ci interpellent tous ceux qui sont concernés par les transports et l'environnement.

Comme vous le savez, bien d'autres acteurs que l'Etat interviennent dans les décisions en matière de transport, d'environnement et d'aménagement du territoire. C'est donc avec un grand intérêt que j'attendrai la fin de ce débat en vue d'examiner avec mon collègue, Dominique Perben, les mesures les plus à même de promouvoir, dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien, les modes de transport réellement compatibles avec une approche de développement durable.

### **Philippe MARZOLF**

Merci, Monsieur le ministre et Madame la ministre. Merci de la confiance que vous nous avez portée. Nous allons passer aux questions de la salle pendant dix ou quinze minutes, principalement sur les attentes de l'Etat par rapport au débat public. Après, nous aurons un débat sur les modalités de déroulement et sur le fond des différentes mesures. Je passe la parole à Monsieur Vauzelle, Président de la Région. Vous aurez largement le temps, après, pour poser vos questions.

### **Michel VAUZELLE, Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur**

Merci beaucoup. Monsieur le ministre, Madame la ministre, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président,

Je salue le maire d'Avignon. Je suis un peu enrôlé. Ce n'est pas le CPE qui me pose un problème. C'est simplement une allergie aux cyprès. Cette question étant éclaircie, pour qu'il n'y ait pas d'inquiétude à mon sujet, je voudrais vous dire que mes larmes pourraient venir de l'intitulé de ce débat public : politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'arc languedocien.

En tant que Président de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, je suis Président d'une région qui a cinq millions d'habitants, où il y a une ville, Marseille, qui est le troisième port d'Europe, le premier de Méditerranée, une ville, Nice, qui est une métropole, une autre, Toulon, qui a un grand avenir sur l'espace méditerranéen. Il y a Avignon qui ne compte pas pour rien avec la maire dynamique qui est la sienne.

Par conséquent, je suis un peu surpris, alors que tout le monde parle de l'arc latin, de l'aménagement du territoire européen. Il faut, me semble-t-il, que l'on change, si possible, si ce n'est pas trop tard, cet intitulé : arc languedocien. On n'a jamais parlé d'arc provençal ; on n'a jamais parlé d'arc languedocien. Là, il y a la confirmation de la part des autorités françaises d'une

conception de l'aménagement du territoire européen et français qui me paraît très préoccupante pour la France et pour le Sud de la France.

En effet, nous avons un flux qui est très agréable pour nos amis rhône-alpins qui va de Milan à Turin, de Turin à Lyon, de Lyon à Barcelone et qui contourne soigneusement une Provence qui serait réservée à la spéculation immobilière et au tourisme de luxe. Tel n'est pas l'avenir que nous souhaitons pour cette région. Nous souhaitons que l'on prenne en considération l'avenir de cette région. C'est l'avenir de la France, de sa façade méditerranéenne. Evidemment, il faut qu'il y ait une cohérence entre ce que l'on appelle l'arc languedocien et l'arc provençal, c'est-à-dire l'arc latin, et que l'on situe la France et la Vallée du Rhône au cœur de cet arc latin, à mi-chemin de ce qui sera plus tard la ligne TGV entre Gènes et Barcelone, que l'on conçoive une amélioration de l'environnement, comme vous l'avez dit, Madame la ministre, et de l'aménagement éclairé des transports quand on sait qu'il y a des dizaines de milliers de véhicules qui passent chaque jour dans la Vallée du Rhône. On ne peut pas envisager l'élargissement telle une piste d'aéroport de l'autoroute qui descend la Vallée du Rhône. Il faut penser tout de même à la qualité de vie des habitants. Il y a le fleuve. Je souhaite, comme vous, Messieurs les membres du gouvernement actuel, la reprise du travail sur le canal Rhin-Rhône. Je souhaitais que, dès le retour de la majorité actuelle, ces travaux soient rouverts. Il y a la voie fluviale ; il y a le fret. On peut passer par la Vallée du Rhône à condition que le contournement de Lyon nous permette d'avoir un interland pour Marseille avec une trajectoire qui aille vers le Nord et vers l'Est de l'Europe, en contournant Lyon aisément.

Il faut que l'on prenne en compte les percées alpines, notamment une percée qui n'a rien à voir avec le Lyon-Turin, le Mont Genève, pour réanimer la vallée de la Durance. Il faut qu'au lieu de choisir peut-être des solutions si coûteuses qu'elles risquent de n'être jamais réalisées, je pense à l'A51, il y ait une véritable ouverture vers la région Rhône-Alpes qui permette de décharger la Vallée du Rhône. Le fleuve, le fret, le ferroutage, les autoroutes de la mer, notamment ce qui se fait à partir de Toulon peuvent être largement développés avec tous les ports de l'arc latin et non pas de l'arc languedocien seulement. Par conséquent, il me semble que la principale objection que peuvent faire les cinq millions d'habitants de cette région, c'est qu'il me paraît provocateur de lancer une politique des transports dans la Vallée du Rhône et dans l'arc languedocien parce que ça confirme une vision qu'on a des choses depuis Bruxelles, Strasbourg ou Paris où la Provence serait en somme la terre des festivals ou la terre des milliardaires. Je suis pour les milliardaires ; je suis pour les festivals, mais je suis aussi pour une région qui ait un développement équilibré, pour une Vallée du Rhône qui soit déchargée de tous les éléments fluviaux, de transport ferroviaires, d'autoroutes de la mer que j'ai indiqués. Je vous remercie infiniment, Monsieur le ministre, Madame la ministre, d'avoir bien voulu m'entendre.

**Philippe MARZOLF**

Merci beaucoup. Une réaction, Monsieur le ministre ?

**Dominique PERBEN**

Oui. Je souhaite entrer dans le dialogue avec le Président de Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Il ne faut pas prendre le titre de ce débat public pour une provocation. Personne n'a jamais imaginé, du moins moi-même, de rayer de la carte la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Il ne s'agit pas de ça. Je rappelle que les Conseils régionaux ont été consultés avant que la démarche qui nous réunit aujourd'hui ne soit lancée.

Je crois qu'il n'y a pas eu de réponse officielle du Conseil régional de Provence-Alpes-Côte-d'Azur. La région Rhône-Alpes a transmis les avis de ces groupes politiques. La troisième région, Languedoc-Roussillon, n'a pas non plus répondu. Ceci étant dit, il faut savoir de quoi il s'agit. Il s'agit de la problématique de la Vallée du Rhône et de la problématique du lien de transport avec l'Espagne qui sont les deux axes qui, avec quasi-certitude, seront saturés. A partir de là, il est nécessaire d'anticiper loin pour pouvoir construire des réponses. C'est de ça dont il s'agit. Chacun a bien compris, Monsieur le Président, que la Vallée du Rhône passait par la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Je pense que le Président de la Commission du débat public veillera, bien entendu, à ce que toutes les autorités et tous les citoyens de PACA qui souhaitent participer à ce débat puissent le faire. Il ne s'agit aucunement d'occulter quoi que ce soit, mais il s'agit de répondre à des questions précises.

J'ai dit tout à l'heure que les ministres ne devaient pas rentrer dans le contenu, mais vous avez évoqué toute une série de dossiers qui sont les dossiers-clé. Vous avez évoqué le contournement ferré de Lyon. Vous savez que, là-dessus, j'ai pris des décisions qui nous permettent de faire avancer le dossier. Vous avez évoqué l'autoroute ferroviaire. Je suis convaincu de l'intérêt de faire une expérience en vraie grandeur sur mille kilomètres, entre Perpignan et Luxembourg. Grâce à la vigilance des acteurs, ce sera le cas début 2007. On verra comment ça marche parce que c'est bien de parler mais c'est encore mieux d'expérimenter, de voir concrètement, comment les transporteurs routiers vont utiliser ce type de services, comment économiquement le système va s'équilibrer et comme écologiquement il va nous apporter quelque chose.

Je pense qu'il est effectivement utile que nous rentrions de nouveau dans le débat Rhin-Rhône. Il y a eu des décisions d'arrêt de Rhin-Rhône qui n'ont pas été sans conséquence. Aujourd'hui, comme vous le savez, dans la perspective de faciliter le transport fluvial dans le Nord de la France, d'améliorer le port du Havre, c'est cette norme qui aujourd'hui est lancée. Pour réussir nos grands projets sur Marseille, il faut travailler sur l'arrière-pays pour que le grand port de Marseille puisse se moderniser et suivre l'évolution des technologies portuaires. Vous avez raison, Monsieur le Président, de le souligner. Vraiment, PACA est dedans, que les choses soient claires, Monsieur le Président.

### **Philippe MARZOLF**

Tout à fait. J'ai reçu une saisine avec un territoire concerné. Vous savez que la CNDP est une autorité administrative indépendante, mais qu'elle ne peut pas s'auto-saisir. Vous avez vu que, dans les réunions qui sont programmées, plusieurs réunions sont prévues en PACA. Elles sont prises en compte dans les discussions et les débats. Une autre question.

### **Nicole CHASSAGNARD, Fédération Mieux Vivre dans la vallée du Rhône**

Madame la ministre, Monsieur le ministre, nous vous remercions de votre présence et de votre participation à ce débat important. L'avenir des transports dans la Vallée du Rhône, nous le voyons obscur et le présent sombre, à savoir une augmentation constante des nuisances acoustiques, olfactives, chimiques. La situation devient telle que c'est désormais en termes de sécurité des personnes et des territoires qu'il faut raisonner à court terme : multiplication des incidents pour les usagers et les riverains, danger pour la santé publique, consommation de transports et d'activités à haut risque dans un contexte général périlleux (attentats, accidents majeurs).

Dans ce contexte, nous attirons une fois de plus votre attention et exprimons notre mécontentement sur l'application et l'interprétation hasardeuse et partisane de la réglementation sur les nuisances

acoustiques qui produit un résultat inéquitable et inefficace. De même, notre mécontentement est grand pour l'application dans notre département des lois d'urbanisme et d'environnement, alors que continuent à être autorisées ou tolérées de nombreuses constructions en bordure d'autoroutes.

Nous vous demandons de vous joindre à nous pour refuser le fatalisme des modèles mathématiques qui, sur des hypothèses fumeuses, nous condamnent à être submergés par toujours plus de camions. Nous attendons que l'Etat s'engage dans une politique volontariste et nouvelle des transports, digne d'ambitions internationales et d'une économie moderne. Avant tout, il faut cesser d'entretenir l'illusion de la compétitivité du transport routier en disant la vérité sur le coût des infrastructures, en cessant progressivement les cadeaux fiscaux, en repensant les modèles logistiques et en adoptant enfin une réglementation sociale harmonisée.

Madame la ministre, Monsieur le ministre, quels engagements précis pouvez-vous prendre devant nous sur ces points ?

**Philippe MARZOLF**

Une réaction ?

**Dominique PERBEN**

Oui. Je crois qu'on rentre dans le débat. Il y a mille choses à dire sur toutes les questions importantes qu'a évoquées Madame. En quelques mots, vous avez fort bien résumé toute la problématique de ce débat public. Quelle politique de transports devons-nous mettre en place dans vingt ans ? Comment réussir à sortir des tendances lourdes dans lesquelles nous sommes ? Je l'ai évoqué, tout à l'heure, dans mon propos introductif. Je crois effectivement qu'il faut jouer sur toutes les clés. Je pense qu'il ne faut pas sous-estimer ce que les nouvelles technologies peuvent nous apporter. Cela me paraît très important.

Nous sommes dans une société qui a toujours cru au progrès scientifique. Je me permets de le dire avec beaucoup de sincérité car c'est une chose à laquelle je crois très fortement, depuis toujours. Essayons, autant qu'il est possible, de faire en sorte que le progrès scientifique et technique soit au service de notre ambition écologique et environnementale. N'écartons pas cet aspect des choses. Si je peux me permettre, Monsieur le Président, ça me paraît extrêmement important. On peut faire beaucoup de progrès sur beaucoup de sujets en matière de transports en étant résolument progressistes et en croyant au progrès. Il ne faut pas être naïf, mais le progrès est aussi une réponse au problème de la modernité.

**Philippe MARZOLF**

Madame la ministre, une réponse ?

**Nelly OLIN**

Oui. Sur les problèmes d'acoustique que vous avez évoqués, Madame la Présidente, en ce qui concerne les nouvelles infrastructures routières, les choses sont calées. Vous avez raison de souligner qu'en matière d'anciennes infrastructures, nous devons opérer un rattrapage.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Encore peut-être deux interventions. Je vous en prie, Monsieur.

**Monsieur SOULAGE, premier Vice-président de la région Rhône-Alpes**

Monsieur le ministre, Cher Dominique, Madame la ministre. Je salue Michel Vauzelle car je me retrouve dans beaucoup de ses expressions. Comme je le dis toujours, et il le sait, Lyon est l'arrière-port de Marseille. Nous sommes donc solidaires. Il faut que, dans ce débat, on prenne en compte la remarque de Michel Vauzelle.

Je voudrais très rapidement évoquer quelques points qui vont être au cœur de ce débat, y compris pour demander à la CNDP de continuer à travailler. La première chose, c'est la question de la vérité des chiffres. Vous le savez, il se dit beaucoup de choses dont nous avons appris qu'elles étaient fausses. On l'a appris sur les traversées alpines. Elles sont en train d'évoluer très vite sur la Vallée du Rhône. Si vous avez les derniers éléments, je souhaite que nous regardions de très près la vérité des chiffres sur la Vallée du Rhône. J'ai regretté que ce débat ne soit pas lancé plus tôt. Nous savons que, même en prenant le temps, c'est-à-dire trois ans par rapport à ce que nous avons prévu, nous n'avons toujours pas de véritable statistique sur la vérité des chiffres, et notamment sur ce que font vraiment les camions dans la Vallée du Rhône. Je sais que c'est difficile. On en a souvent parlé. Je crois qu'il faut continuer de travailler sur cette question.

La deuxième remarque porte sur ce qui se passe à côté de la Vallée du Rhône. Je crois qu'il y a deux points majeurs. Il faut bien prendre en compte, j'imagine que ce sera repris après moi par Eric Besson, député de la Drôme, que la Vallée du Rhône est un axe Nord-Sud, mais qu'il y a aussi un Est-Ouest. En tant que Rhône-Alpins, nous avons autant de soucis avec ce qui se passe vers la Vallée du Rhône pour ne pas désertifier les territoires à l'Est et à l'Ouest de la Vallée du Rhône, en Drôme et en Ardèche. L'enjeu majeur, c'est de faire de la Vallée du Rhône une artère qui irrigue et pas simplement une artère qui désertifie. C'est un message essentiel pour notre région. Evidemment, à l'Est et à l'Ouest, il y a beaucoup d'itinéraires possibles. Je partage évidemment la remarque qu'a faite Michel Vauzelle. Il nous faut des axes performants mais pas dans trente ans.

Troisième remarque sur le report modal. Aujourd'hui, il n'y a pas assez de réflexion sur ce nous pouvons faire sur le report modal. Là, je m'adresse au Ministre. Nous en parlons souvent. Il y a des logiques françaises et il y a des logiques européennes. Nous n'avancerons pas dans ces matières s'il n'y a pas de mesures volontaristes, européennes et françaises, sur le report modal. Enfin, ma dernière remarque porte sur notre propre calendrier. Je veux simplement indiquer que la région Rhône-Alpes n'a pas décidé de délibérer rapidement. Elle le fera le 18 mai. Nous pourrions nous exprimer publiquement le 18 mai au soir, à la réunion de Lyon. Nous avons ce calendrier en tête. Nous souhaitons, je l'indique au Président Vauzelle, nous exprimer ensemble, avec les trois régions parce que c'est évidemment beaucoup plus fort si nous sommes capables de montrer, les uns et les autres, que, sur ces différents points, nous avons une capacité d'intervention collective. Merci.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Monsieur Besson.

**Eric BESSON, député de la Drôme**

Monsieur le ministre, nous avons deux questions dans la Drôme : celle des bouchons et celle des accidents. Vous savez que nous avons en moyenne un accident grave de poids-lourds par semaine depuis plusieurs semaines. Je ne rentre pas dans le fond du débat. Je veux vous poser deux questions très concrètes en rebondissant sur vos propos. Vous avez dit qu'un horizon de vingt ans, c'est très lointain et très proche.

Ma question porte sur les mesures de régulation. Aujourd'hui, rien ne vous interdit de décider tout de suite d'un certain nombre de mesures de régulation qui sont en votre pouvoir. Ce rapport, qui est très intéressant, nous montre à la fois que c'est possible, qu'il y a des mesures de régulation qui pourraient être prises rapidement et que, contrairement à ce que vous avez pu entendre, c'est totalement compatible avec nos engagements européens, à condition de les encadrer. Nous avons un problème de saturation. Nous avons un problème de danger pour les usagers comme pour les intervenants sur l'autoroute : les salariés, les pompiers, les urgentistes etc. Nous avons des matières dangereuses en nombre excessif. Ma question concrète, Monsieur le ministre : avant même la fin des travaux de cette Commission nationale du débat public, est-ce que vous pouvez, pour cet été, pour la période qui s'ouvre, prendre des mesures de régulation.

Ma deuxième question très concrète. Comme vous l'avez dit à juste titre, le rôle de la Commission n'est pas de décider. C'est donc à l'Etat, à vous qu'il appartiendra de décider. Je n'ai pas bien compris quel serait le calendrier que vous envisagez. Quand le gouvernement envisage-t-il de prendre une décision à l'issue de cette réunion et de cette concertation présidée par la Commission du débat public ? Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Monsieur le ministre.

**Dominique PERBEN**

Oui. Deux mots d'abord pour saluer les déclarations que Monsieur Soulage a faites tout à l'heure. Je ne les ai pas perçues comme des questions. Je partage pour l'essentiel ce qu'il a dit sur la nécessité d'avoir une stratégie globale, y compris en intégrant la dimension Est-Ouest sur un certain nombre de parties de la région.

En réponse à Monsieur Besson, sur la régulation. D'abord, ça existe ; ça a déjà été mis en œuvre. S'agissant en particulier de l'A7, des actions ont été menées à l'initiative du concessionnaire. Nous avons observé, malgré une augmentation globale de la circulation, un nombre de bouchons et de ralentissements beaucoup plus faible parce qu'il y a justement eu un système de régulation. Je pense qu'il faut continuer dans ce domaine. Avec nos partenaires italiens, nous avons pris l'habitude de travailler en liaison, compte tenu des contraintes très fortes qui portent sur les traversées alpines, ce qui n'est pas le cas côté espagnol. Nous avons beaucoup plus de mal à réfléchir et à mettre en place un système de régulation avec ce pays voisin. Je suis tout à fait sensible à votre demande. C'est prévu pour la saison prochaine. Je pense que c'est un point sur lequel on peut gagner. Cela ne réglera pas les problèmes à vingt ans. Ce n'était pas le sens de votre question. C'est vrai qu'en termes de régulation de trafic, on peut évoluer.

Personnellement, j'ai été frappé par ce que j'ai vu lors d'un voyage récent aux Etats-Unis. Dans les grandes agglomérations, ils ont des systèmes de régulation de la circulation routière fichtrement plus intéressants que ce que nous sommes capables de faire dans notre pays. Cela nous interpelle. Ils sont peut-être plus disciplinés que nous, mais c'est impressionnant de voir comment ils arrivent à réguler les flux. J'ai vu, sur le terrain, dans la banlieue de Washington, comment, avec les mêmes supports techniques, les mêmes outils, ils arrivent, avec des systèmes d'inversion de sens, de régulation par le péage, de variation du prix, à absorber avec les mêmes tuyaux une quantité de fluides plus importante. C'est très intéressant, et je pense que, là, nous avons des progrès à faire, non seulement dans l'urbain mais aussi dans l'inter-régional. C'est un sujet très passionnant. Je suis très bavard.

Sur les missions, ne nous y trompons pas. C'est peut-être au Président de répondre. Ce sont des problématiques, des orientations, peut-être des jugements sur le type de mesures. Je ne sais pas comment vous allez, Président, préparer le rapport que vous aurez à faire. Je ne pense pas qu'à la sortie, c'est-à-dire cet été, il y ait une liste de décisions à prendre ou à ne pas prendre. Je ne pense pas que ça aboutira à ça. Cela paraît impossible. Si c'est le cas, ce sera formidable. Je pense que ce sont plutôt une problématique plus précise et des orientations à privilégier que des décisions précises à prendre.

### **Philippe MARZOLF**

Tout dépend si l'intelligence collective dont vous parliez tout à l'heure arrive à quelque chose de concret et d'argumenté. Certaines mesures seront certainement mises en œuvre rapidement. Peut-être une dernière intervention.

### **Alain VERBECKE, représentant d'une coordination d'associations**

Monsieur le ministre, Madame la ministre, je voudrais revenir sur le problème suivant. Que se passera-t-il lorsque la Commission aura fait son travail et qu'un rapport aura été fait une fois que le débat aura eu lieu, une fois que les gens se seront exprimés ?

Justement, il y a un fâcheux précédent qui nous inquiète. C'est ce qui s'est passé avec l'A51. La décision qui a été prise a été de poursuivre la construction de l'autoroute, quand bien même la plupart des contributions montraient que ce n'était pas la bonne solution, quand bien même les moyens financiers ne sont pas présents. Les régions ont refusé de payer.

Sur ce principe, les associations voudraient que l'on profite de l'enjeu qu'il y a dans la Vallée du Rhône et dans l'arc languedocien. Je ne rentre pas dans le débat sur l'arc latin. Vous avez rappelé, Madame la ministre, les enjeux en matière d'environnement. Vous avez rappelé, Monsieur le ministre, l'importance des trafics dans la Vallée du Rhône mais aussi les engagements pris par la France sur le Protocole de Kyoto, sur la santé, sur la nécessaire réorientation des transports. Si ce débat sur la politique de transports n'intègre pas la manifestation d'une politique de transports courageuse et non pas uniquement une politique d'infrastructures qui consiste à faire un accroissement de ce qui existe, alors il n'aura malheureusement servi à rien

Il y a longtemps que tous les acteurs soulignent le danger qu'il y a de voir cet accroissement exponentiel du trafic routier, que ce soit en termes de passages ou en termes de marchandises. Nos associations, malgré le fait que nos demandes de soutien financier n'aient pas été complètement acceptées, ont travaillé sérieusement. Par rapport à ce dont dispose les collectivités locales, ce dont dispose le ministère et les différentes agences, nous allons quand même participer à ce débat.

Malgré cette inquiétude et la solution de toujours plus d'infrastructures, c'est-à-dire de poursuivre dans l'accroissement du transport routier, nos associations ont l'intention de continuer.

L'idée n'est pas de simplement cautionner un tel débat en disant : « *Oui, tout le monde a pu s'exprimer, et l'Etat a décidé* ». Ce qui nous importe, c'est que le principe même de ce débat porte sur la politique. L'enquête publique n'est pas suffisante. Il ne faudrait que, dans six mois ou un an, le gouvernement dise : « *Finally, on va continuer et on va augmenter l'offre routière. Et le reste, économiquement, malheureusement, ce n'est pas rentable* ». Le vrai débat, ce n'est pas de savoir s'il faut augmenter telle ou telle infrastructure. Quelle politique voulons-nous dans le futur ? Quel pays voulons-nous laisser à nos enfants ? C'est aujourd'hui qu'il faut prendre la décision. Le gouvernement doit avoir le courage d'infléchir les transports dans la Vallée du Rhône. Le cas échéant, les personnes qui sont ici perdent leur temps. Le débat est perdu d'avance parce que les décisions ne changent pas. Nous avons rencontré plusieurs ministres. Chaque fois, ils nous disent : « *Oui, bien sûr, vos idées sont intéressantes, mais la solution la plus pratique, c'est de continuer à faire pareil* ».

Ce débat ne doit pas se limiter à ce que nous entendons depuis un certain nombre d'années. Nous attendons des décisions courageuses. Nos associations ne se posent pas en dogmatisme. Nous n'avons pas la volonté de dire qu'il ne faut rien faire. Nous avons fait un certain nombre de propositions pour l'amélioration des transports et non pour une orientation figée dans un seul sens. L'issue de ce débat devra entraîner un vrai changement de politique. Sinon, je me demande à quoi la Commission nationale du débat public peut bien servir.

### **Philippe MARZOLF**

Le débat n'a pas encore démarré. C'est la journée d'ouverture. Attendons qu'il se fasse avant de voir les conclusions qui pourront arriver à la fin du débat. Voulez-vous rajouter quelque chose, Monsieur le ministre ?

### **Dominique PERBEN**

Simplement un mot de conclusion avant de vous laisser travailler. Ce qui vient d'être indiqué par Monsieur le Président, c'est la meilleure des justifications de l'ouverture d'un débat public qui ne porte pas sur un projet mais sur une politique.

Vous avez raison. La procédure du débat public a été un grand progrès apporté par la loi par rapport aux enquêtes d'utilité publique. Pour la première fois, nous avons ouvert un débat public non pas sur un projet seul mais sur un ensemble. Je pense que c'est beaucoup plus difficile. Vous devrez, Monsieur le Président, trouver un équilibre dans ce type de débat qui est relativement large. Il faut à la fois qu'il pose tous les problèmes de fond, mais en même temps, il faut qu'il soit utilisable à la sortie. Comme vous l'avez dit, il faut que, derrière, ce soit un guide pour les pouvoirs publics, pour l'Etat et pour les régions qui ont maintenant des responsabilités très importantes en matière d'aménagement du territoire, en particulier dans le domaine ferroviaire. Nous en attendons beaucoup en termes d'éclairage de l'avenir à vingt ans. En matière d'infrastructures, nous savons bien qu'un projet dure au moins dix ans. Vingt ans, ce n'est donc pas un horizon si loin que ça. Nous avons besoin de cet éclairage à vingt ans. C'est vraiment notre état d'esprit. Je crois pouvoir le dire au nom de l'ensemble du gouvernement. Nous serons attentifs à la qualité de vos débats et à la qualité de vos propositions.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Je suis désolé pour ceux qui souhaitent s'exprimer en présence des ministres, mais ils doivent nous quitter. Au cours de la matinée ou dans les 35 réunions qui suivent, vous aurez largement le temps de vous exprimer.

**.II Présentation des modalités du débat****Philippe MARZOLF**

Ici, vous avez un chronomètre qui est le temps écoulé. Dans le débat public, nous avons la problématique de la gestion du temps. On essaie d'avoir des interventions respectueuses afin que les personnes puissent parler. Les ministres avaient vingt minutes. Ils ont pris 25 minutes. Moi, j'ai vingt minutes. Je vais essayer de respecter ce temps-là. Après, vous aurez le temps d'intervenir.

On va commencer en précisant les éléments du débat. La Commission nationale du débat public a organisé plus d'une vingtaine de débats publics en France. Elle est une autorité administrative indépendante, créée par la loi relative à la démocratie de proximité. Elle est là pour veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement et aux options générales.

La Commission particulière est nommée par la Commission nationale avec un Président et six membres. Aujourd'hui, je suis entouré de quatre membres :

- Paul Vialatte, Président de la cour administrative d'appel de Lyon ;
- Claude Leroy, Président d'honneur de la Fédération des Entreprises de Transports et Logistiques de France ;
- Anne Devailly, journaliste ;
- Noël Lebel, ancien Directeur de la DATAR.

D'autres personnes n'ont pas pu venir. Dominique Bourg est philosophe, spécialiste du développement durable. Philippe Bovy est un professeur suisse de l'Ecole polytechnique de Lausanne. Les membres sont très diversifiés. Nous avons un bureau d'accueil à Avignon. Nous avons un code éthique et déontologique sur deux points importants : l'indépendance par rapport aux secteurs et à l'Etat et la neutralité. Ce n'est pas moi ni la Commission qu'il faut convaincre de la pertinence de vos arguments. C'est plutôt l'Etat. Dans le compte-rendu que nous ferons, nous reprendrons ces éléments pour que ce soit le plus large possible, pour que ce soit la mémoire du débat. Nous avons donc un rôle de facilitateur du débat.

Les objectifs visés sont :

- la diffusion d'une information complète et transparente ;
- une participation active, ce que le Ministre a appelé l'intelligence collective que l'ont voit de plus en plus émerger ;
- un dialogue constructif pour arriver à des arguments.

Quatre principes régissent notre action.

- **transparence**  
Tout ce qui a été dit et écrit doit être mis sur la table. Tout est disponible sur Internet ou à notre bureau d'Avignon.
- **équivalence**  
Toute personne concernée peut s'exprimer, que ce soit Monsieur ou Madame Michu ou que ce soit le Président du Conseil régional.
- **argumentation**  
Nous cherchons des arguments concrets pour savoir si les différentes mesures sont acceptables. Vous êtes pour ou vous êtes contre, mais vous devez apporter des arguments précis.
- **symétrie**  
Il y a des documents élaborés par l'Etat, le ministère de l'Equipement et celui de l'Ecologie, mais il y a d'autres documents qui vont être diffusés par la Commission du débat public, comme les cahiers d'acteurs pour les contributions écrites qui seront diffusés au même niveau que les dossiers du maître d'ouvrage

Le débat va durer quatre mois, du 27 mars au 26 juillet. Nous avons deux mois pour élaborer un compte-rendu de ce que vous avez dit et non de ce que nous pensons. Ensuite, l'Etat prendra une décision à la fin du mois de décembre. Cette décision sera publiée au *Journal Officiel*.

Plusieurs documents ont été élaborés.

- **dossier du débat**  
C'est un document de 97 pages qui reprend les enjeux, les perspectives, les prévisions de trafic et les différentes mesures qui sont envisageables.
- **synthèse**  
Elle sera diffusée très largement. Elle a été publiée à 800 000 exemplaires.
- **document complémentaire pour en savoir plus**  
Ce document donne, par exemple, des éléments sur la politique autrichienne.
- **treize documents de référence**  
Ces documents sont disponibles sur CD-Rom, sur Internet et sur format-papier.

Les publics concernés sont très larges.

- **les usagers des transports**
- **les collectivités territoriales**  
Nous l'avons vu ce matin. Les trois collectivités sont concernées par la question du transport.
- **les professionnels du transport**  
Nous les sollicitons pour qu'ils viennent vraiment nous expliquer comment ça fonctionne.
- **les associations d'usagers**

- **les riverains**
- **les associations de défense de l'environnement**

Nous avons posé trois questions principales. Nous en avons déjà parlé ce matin. Je vais y revenir. Ce n'est pas un débat sur un projet d'infrastructures. C'est un débat sur la problématique générale de la politique des transports. Plusieurs questions nous sont posées.

- **la perception actuelle et future du système de transports**  
Est-ce que, quand les gens se déplacent, ils sont gênés ? Comment est-ce qu'ils réagissent par rapport à cette perception ?
- **les orientations souhaitables en fonction des différents composants du développement durable : économie, écologie, social**  
Les régions ont également des projets d'aménagement. Il faudra les prendre en compte dans les orientations. Faut-il commencer à réguler les déplacements ? Faut-il essayer de maîtriser les besoins de mobilité en travaillant sur l'aménagement du territoire ?
- **l'acceptabilité locale d'une quarantaine de mesures**  
Ces mesures ont été regroupées en six familles : la régulation de l'existant (faut-il interdire aux camions de doubler sur l'autoroute ? Faut-il faire une déviation des péages ?), le développement des modes de transport ferroviaire, fluvial et maritime (faut-il développer les autoroutes maritimes ?), le développement des infrastructures routières (faut-il doubler l'A7 et l'A9 ?), le progrès technologique soutenu (faut-il poursuivre le développement des biocarburants ? Faut-il développer des voitures hybrides ?), la maîtrise de la mobilité routière, la modification des comportements.

Les mesures sont très larges. Concernant les moyens de diffusion de l'information, d'abord le *Journal du Débat*. Il y en aura quatre tout au long du débat. Le premier numéro explique le débat. Une carte T permet de demander gracieusement tous les documents du débat. Il donne également des informations sur tous les moyens d'information du public. Ce journal est diffusé à plus de deux millions d'exemplaires. Il est encarté dans les journaux régionaux, le week-end. Il va être distribué dans les gares de péage, dans les gares SNCF, dans les aéroports, dans les mairies et dans les préfectures. Il est très largement diffusé pour que tout le monde puisse être informé de ce débat public. Nous allons également organiser des tractages et une exposition itinérante. Sur le site Internet, tous les documents sont mis en ligne. N'hésitez pas à visiter ce site régulièrement.

Le numéro vert 0800 770 412 est gratuit pour demander les documents du débat. Nous avons besoin des acteurs pour relayer l'information et pour qu'un maximum de public vienne. C'est un débat public, donc c'est un débat pour le grand public sans oublier les corps intermédiaires, les élus, les collectivités, les acteurs socioéconomiques et les associations. Les médias ont été associés. Il y a eu trois conférences de presse. Un sondage a été réalisé par l'IFOP. Vous avez peut-être déjà lu des articles dans la presse. Nous avons un partenariat avec France Bleu et Radio Trafic.

Concernant les moyens de participation, plus de trente réunions publiques ont été prévues, celle-ci étant la première. Nous avons mis en place un système de questions-réponses pour que vous puissiez poser vos questions par courrier ou lors des réunions publiques. La commission est chargée de la mémoire du débat. Il n'y a que l'écrit qui vaut. Dans les réunions publiques, les questions qui seront exposés par écrit recevront une réponse par écrit. C'est un système très important. Il peut y avoir mille ou 1 500 questions.

Nous avons mis en place un forum pour que les internautes puissent dialoguer ensemble sur les différentes mesures ou les orientations. Tout le monde peut participer et apporter une contribution écrite. Certaines contributions écrites seront transformées en cahier d'acteurs en fonction de leur argumentation, de leur cohérence et des éléments qui éclaireront le débat. Il nous a semblé nécessaire d'organiser un atelier citoyen. C'est une particularité de ce débat public. Il n'est pas certain que le grand public vienne directement participer. Il nous a semblé intéressant de mener cette expérimentation, à l'exemple de ce qui se passe au Danemark. Nous avons organisé un groupe de quinze citoyens, représentatifs de la diversité des trois régions, sélectionnés par un organisme spécialisé. Ils ont reçu trois week-ends d'information et de formation sur la politique des transports. Ils vont organiser une audition citoyenne. Ils remettront des avis et des recommandations sous la forme d'un cahier d'acteurs. Ce sera intéressant. On va voir ce qu'il va en ressortir.

Nous allons organiser une trentaine de réunions publiques. La réunion d'ouverture est celle de ce matin. Il nous a semblé intéressant que les ministres viennent présenter leurs attentes vis-à-vis de ce débat public. Nous organiserons des réunions à Marseille, Lyon et Montpellier. Nous serons dans les trois régions. La région PACA n'est pas du tout mise de côté. Dix réunions thématiques seront organisées sur les grands thèmes du débat. A chaque fois, on essaiera de tester l'acceptabilité de certaines mesures. La Commission a demandé aux trois Conseils régionaux, Rhône-Alpes, PACA et Languedoc-Roussillon, un document de quatre à six pages sur leurs politiques et leurs projets d'aménagement du territoire. Ils viendront expliquer leurs projets de territoire. Le thème sur le transport et l'environnement nous permettra de parler du réchauffement climatique, des ressources énergétiques, des différents enjeux globaux. Dans les réunions thématiques, on s'est efforcé de savoir comment ça fonctionne, comment se crée le besoin de limiter les marchandises, par exemple. Il faudra que les opérateurs, les chargeurs et les transporteurs viennent expliquer au public comment ils fonctionnent, comment ils prennent leurs décisions. Nous verrons également comment les comportements peuvent évoluer, comment se créent les besoins de mobilité et comment on peut faire changer les différentes politiques. Enfin, nous organiserons une réunion conclusive sur la synthèse des différentes réunions thématiques. Nous verrons comment, aux différents niveaux de responsabilité, les décisions peuvent être prises.

Trois auditions publiques permettront de privilégier et de recevoir les avis et les propositions des différents acteurs. Les intervenants auront quinze minutes pour présenter à la Commission leurs travaux et leurs propositions. Treize réunions territoriales permettront de débattre de l'acceptabilité des mesures. On ne restera pas forcément sur les mesures qui concernent uniquement le territoire, comme à Perpignan avec la plate-forme logistique Saint-Charles. On sera plus large sur les différentes mesures qui concernent les projets locaux. Nous avons essayé d'être un petit peu partout sur les trois régions. On essaiera d'organiser quelques réunions supplémentaires, mais on a déjà un programme qui est bien fourni. Une réunion de clôture aura lieu le 20 juillet pour voir les premiers enseignements et les suites du débat. Entre le 6 et le 20 juillet, il n'y aura pas de réunion publique. En été, les gens pensent plutôt aux vacances. C'est pendant ce temps-là que la Commission fera un travail sur le terrain pour voir quelle est la perception des usagers du système de transports et quelles sont leurs idées. Voilà globalement les différents moyens d'information et de participation.

Nous essaierons d'être les plus ouverts possibles, de montrer tous les enjeux au grand public par rapport au transport et surtout à l'environnement et d'être les plus concrets possibles. Il y a une quarantaine de mesures. Il pourra y en avoir plus à la fin si vous avez d'autres mesures que celles proposées par l'Etat. Il est important qu'à la fin du débat, la Commission puisse dire si les mesures sont acceptables ou pas. C'est grâce à vous qu'on va pouvoir dire si c'est possible ou pas.

J'ai parlé pendant vingt minutes exactement. J'ai épuisé mon temps de parole.

**Jean-Luc BENHAMIAS, député européen**

Il aurait été utile que le Ministre et la Ministre entendent la proposition que vous avez faite. Toute la fonction du débat public, c'est que l'ensemble des éléments du débat soient écoutés par ceux qui vont décider. Parfois les décideurs partent avant le débat public et décident avant le débat public. J'ai plusieurs exemples de débat public où les décisions avaient été déjà prises et les propositions déjà faites, alors que le débat public n'était pas terminé. Il me semble aussi que certains élus ont le droit de dialoguer avec les ministres et que des élus n'ont pas le droit. Je le regrette. Je trouve ça regrettable. Je respecte la Commission nationale du débat public. Je pense qu'elle a un rôle essentiel dans le cadre de ce qu'on appelle la démocratie participative, mais il faut jouer le jeu jusqu'au bout. Il faut que ce soit au démarrage et à la fin. J'ai entendu les acteurs institutionnels parler. Je n'ai rien remarqué à propos de leurs propositions et de leurs fondamentaux. Soyons sérieux.

Quand un débat public commence, quand nous avons des ministres de la République qui sont présents et qui ne restent pas pour entendre la salle du début à la fin de la réunion, cela augure très mal des décisions qui pourraient être prises par rapport à une orientation générale. Pour le transport dans la Vallée du Rhône et l'axe méditerranéen, cela augure très mal des décisions qui pourraient être prises. J'ai entendu Monsieur Perben. Le mot le plus fort de Monsieur Perben est la modestie. Restez modestes, Messieurs les ministres. Restez modestes par rapport aux investissements à faire. Restez modestes par rapport aux possibilités qui existent pour améliorer le quotidien de nos concitoyens, aussi bien français qu'euro péens. A ce niveau-là, c'est le mot le plus fort que j'ai entendu. Les décisions prises par rapport au débat public sur la LGV Méditerranée, les décisions prises sur ITER, les décisions prises sur l'A51 me portent à penser que les politiques n'ont pas compris qu'aujourd'hui, dans notre société, on ne peut plus prendre les décisions comme avant. Il faut travailler en amont et expliquer à nos concitoyens quels sont les choix possibles. Je vous remercie.

**Philippe MARZOLF**

Monsieur Benhamias n'a pas respecté un principe, celui de se présenter. Il s'agissait de Monsieur Benhamias, député européen. Nous avons prévu vingt minutes d'intervention pour les ministres et vingt minutes pour les questions. Vous connaissez leur planning.

**Jean-Luc BENHAMIAS**

Et le mien ? Et celui de ceux qui sont là ?

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait d'accord. Vous connaissez le principe de transparence. Tout remonte aux ministres. Ils sauront exactement ce que vous avez dit. Nous vous apportons la garantie que, dans les 72 heures, il y a un verbatim de ce qui s'est dit dans la réunion. Ce que vous avez dit aujourd'hui sera, dans trois jours, sur le site Internet. Après, on peut polémiquer sur la CNDP, sur les décisions qui ont été prises avant les débats. C'est une démarche très jeune. En France, on a plutôt une culture de la confrontation, de l'affrontement. Cette démarche repose sur l'écoute, l'ouverture aux autres et le dialogue, et c'est une chose qui prend du temps. Il faudra du temps avant qu'on arrive à ne pas prendre des décisions avant d'en avoir débattu et à rester ouvert aux propositions de chacun.

**Jean-Louis ROUMEGAS, Adjoint au maire de Montpellier, Président du groupe des élus Verts**

Pour moi, ce que vous présentez en termes d'organisation formelle du débat public, il n'y a rien à dire. C'est parfait. Il y a des réunions publiques donnant l'occasion à chacun de parler. En revanche, dans le contenu, je crois qu'il y a quelque chose qui est biaisé. Ce n'est pas vous qui fournissez le dossier qui va être le support du débat. Lors de la réunion préparatoire, des gens ont fait remarquer que le dossier-support et les simulations n'étaient pas satisfaisantes. Je demande à la Commission du débat public qu'elle exige auprès du Ministère un dossier plus précis. Le dossier-support n'est pas satisfaisant parce que les simulations ne montrent qu'une petite variation sur le transfert sur les autres modes de transport que la route et l'autoroute. Dans tous les cas, l'augmentation du trafic routier semble inéluctable. Or ce que demandent les citoyens de nos trois régions, c'est une stratégie de rupture. Cela a été clairement exprimé. Le modèle ne prend pas en compte les scénarios de rupture. C'est bien là le problème. Comment orienter les politiques publiques si aucun scénario de rupture n'est exposé ? On comprend bien que le logiciel n'est pas capable de prendre en compte les scénarios de rupture, mais au diable ce logiciel ! Nous voulons un peu de prospective. Comment prendre une décision sans un peu de prospective, sans montrer un scénario qui enrayerait la progression du trafic routier ? Si le ministre veut respecter le protocole de Kyoto et la loi sur l'air, on ne peut pas échapper à ça. Je sollicite la Commission du débat public pour qu'elle demande au Ministère ou à un bureau indépendant un scénario de rupture, sans quoi on ne peut pas travailler.

**Philippe MARZOLF**

La Commission avait demandé des scénarios. Après ma présentation, je laisserai Messieurs Blanchet et Badré l'expliquer. Dans la première saisine, il y avait certains scénarios. L'Etat n'a pas souhaité faire ces scénarios-là. Ils vous expliqueront pourquoi. Dans le cadre de la loi sur la démocratie participative, la CNDP peut faire une étude complémentaire au cours du débat. On est au début du processus. On a pris en compte cette question de faire des scénarios. Es-ce qu'on en est capable ? Pour l'instant, on ne sait pas trop. Nous verrons après les premières réunions de lancement. Votre demande a été prise en compte. Une dernière intervention sur les modalités d'organisation du débat.

**Jean-Paul MENARD, ancien délégué de l'Association des usagers des transports**

J'ai tenu à être présent à l'ouverture de ce débat. Le but de ce débat est de discuter du problème des transports dans l'arc rhodanien avec un prolongement dans le Languedoc-Roussillon. Mais il ne faut pas oublier non plus la Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Et j'ai appris que quelques réunions supplémentaires sont actuellement à l'étude, et seraient organisées prochainement : la première à Toulon et la deuxième à Nice. Sera-t-il également possible, puisque nous sommes à Avignon, d'envisager une réunion à Carpentras ? D'autre part, étant donné que les ministres ne peuvent pas suivre la totalité du débat, j'aimerais savoir si un représentant de l'Etat suivra le déroulement du débat public. Enfin dernière question d'ordre technique : je viens de constater que la sonorisation n'est pas excellente. Je demande donc aux techniciens de bien vouloir procéder aux réglages de l'allée centrale et notamment au niveau des micros.

**Philippe MARZOLF**

Premier élément, pour l'instant, c'est la liste des réunions qui est prévue. Et la Commission n'a pas souhaité pour l'instant mettre dans la liste des réunions des réunions supplémentaires à Toulon ou à Nice, ou à Carpentras comme vous le préconisez. Nous sommes bien sur la Vallée du Rhône, et Marseille et sa région est bien prise en compte, ainsi que l'arc languedocien. Nous restons pour l'instant sur cette liste de réunions et de lieux de réunion.

Deuxième réponse par rapport à « est-ce que les représentants de l'Etat vont suivre ce débat ? », vous allez les avoir pendant 35 réunions en face de vous : Messieurs Jean-Didier Blanchet et Michel Badré, tous les deux ingénieurs généraux soit de l'équipement, soit de l'écologie. Ce sera eux qui vont intervenir dans quelques minutes. Ils seront toujours là et c'est eux qui pourront ensuite dire au ministre ce qui se passe ; sans compter bien sûr les comptes-rendus. Encore une question puis nous passerons au fond du sujet.

**Eric BESSON, Député de la Drôme**

J'ai simplement deux questions sur les modalités. La première pour être certain d'avoir bien compris : tout à l'heure quand vous avez présenté votre exposé, vous avez dit : « *décision de l'Etat fin décembre* ». Lorsque j'ai posé la question au ministre tout à l'heure, c'était plus flou comme réponse. La question n'est pas de vous demander de nuancer ou de dire ce que n'a pas dit le ministre. Simplement, vous avez dit que c'est inscrit dans la loi. J'aimerais savoir s'il y a mécaniquement décision de l'Etat à l'issue de la Commission nationale du débat public.

Ma deuxième question est sur les modalités du débat. Comme d'autres intervenants, je trouve que ce qui est fait est très intéressant et le débat très utile. Je prends l'exemple de ce qui est exposé dans le document : l'autoroute coaxiale. J'y suis hostile, mais peu importe. Elle a sa cohérence. Elle est expliquée, etc. A quel moment pourrions-nous débattre des avantages et des inconvénients concrets de cette solution ? Je vous pose une question très précise. Je me pose des questions en termes de sécurité. Comment fait-on pour évacuer ceux qui sont sur les trois voies si on ajoute deux voies complémentaires ? A quel moment - au-delà de mon hostilité, si je voulais accepter de rentrer dans cette logique - pourrai-je avoir des explications des hommes de l'art, des services de sécurité civile pour avoir un débat approfondi sur cette hypothèse-là ? Dans ce qui est exposé, je ne vois pas quand cela peut se produire.

**Philippe MARZOLF**

C'est plus prévu dans les réunions territoriales, notamment à Valence.

**Eric BESSON**

A Valence, ce sera sur les transports et les marchandises. Je suis d'accord sur le fait que c'est en grande partie des transports de marchandises qui nous posent problème. Mais ma question est : concrètement, qui nous expose et à quel moment ce que veut dire deux fois cinq voix et quelles sont ses conséquences ? J'ai une série de questions que je prépare depuis dix ans et je me demande à quel moment je vais pouvoir les poser avec des partisans de cette thèse. Cela m'intéresse assez de pouvoir être confronté à eux, pour qu'ils répondent concrètement à toutes les questions que je voudrais poser sur le sujet.

**Philippe MARZOLF**

C'est plutôt prévu dans les réunions territoriales, notamment à Valence. Mais déjà avant dans « transports et enjeux globaux d'environnement » à Valence et à Montpellier, il y aura le débat sur les problèmes de sécurité par exemple. Donc là, des questions pourront être posées sur les problèmes de sécurité, les fameux 800 camions de matières dangereuses qui passent dans la Vallée du Rhône par jour. Quel est le problème ? Quelles sont les perspectives ? Et quelles sont les solutions, les mesures pour améliorer et réduire les risques d'accidents ? Ce sera donc en partie ici. Et après, ce sera également à Valence. Pour Montpellier, il y aura également les enjeux locaux donc les problèmes de sécurité. Il est toujours possible en cours de débat d'organiser un atelier pédagogique spécifiquement sur un point très précis.

Sur la décision, c'est très clair. Il est dit dans la loi du 26 février 2002 que le débat dure quatre mois maximum. Il peut être prolongé de deux mois notamment en cas d'études complémentaires. Deux mois après, la Commission particulière doit faire son compte-rendu à la Commission nationale. Et le maître d'ouvrage ou la personne dite responsable - et dans le cadre d'une option générale, c'est la personne dite responsable qui a demandé le débat - dans les trois mois suivants, doit publier au Journal Officiel une décision. Par contre, rien n'est dit sur quel type de décision. Sur les projets c'est dit sur quelles sont les conditions et le principe de poursuite du projet. Sur les décisions générales, il n'y a pas de question de décision générale à prendre ou pas, bien que Monsieur le ministre ait répondu un peu : des études, peut-être des mesures, qui sont décidées à ce moment-là, par exemple.

**Robert LIDEFIER**

J'interviens pour l'association Var Développement Durable Alpilles, Rhône, Durance. C'est un petit territoire qui est tout près d'ici entre Saint-Rémy-de-Provence, Tarascon-sur-Rhône, Barbentane, Avignon. Je voulais simplement dire que je suis content de voir émerger un débat public de cette qualité aujourd'hui en 2006. Je voulais simplement rappeler que ce système-là existe au Canada depuis les années 80. Ce dispositif a été amené en France. Je voudrais signaler quand même qu'il y a eu Rio en 1992. Et après Rio en 1992, les Canadiens ont continué à évoluer dans cette capacité à faire participer leurs concitoyens aux décisions publiques. Et il se trouve qu'ici dans la Vallée du Rhône, à Tarascon-sur-Rhône précisément, nous avons une grande industrie canadienne, Tembec, une industrie papetière qui a 40 usines sur la planète, en Amérique du Nord, en Amérique centrale, en France dont une à Tarascon qui traverse une crise sociale importante.

Je vous suggère d'essayer d'impliquer, de tenter d'impliquer les Canadiens de Tembec dans les processus de contractualisation sur l'aménagement du territoire, qui existent au Canada. Je pense en particulier à des concepts sur la prise en compte des questions forestières dans l'aménagement du territoire. Le passage d'approvisionnement de Tembec, c'est toute la Vallée du Rhône, les Cévennes, les vallées, ce sont des camions, des trains. Je suis absolument effaré de voir l'incapacité de Tembec, l'industriel, alors qu'il est à la veille de prendre des décisions importantes sur la vie locale, de participer concrètement à une affaire aussi importante que celle-là et de s'impliquer avec son savoir-faire, sa méthode qu'il développe. Je pense au Canada, à la région de l'Ontario. Pour quelle raison un acteur de cette importance n'est pas partie prenante dans ce débat ? Mais je vous fais confiance pour tenter, essayer de les mettre dans le coup, et de nous dire comment le Canada peut nous aider concrètement dans son savoir-faire dans ce que vous entreprenez aujourd'hui.

**Philippe MARZOLF**

D'accord. Je vous renverrai la demande, c'est de voir avec la secrétaire générale, Dominique de Lauzières, pour donner les contacts de cette entreprise-là. J'ai moi-même rencontré plusieurs industriels. Nous sommes prêts à les faire venir pour qu'ils disent eux-mêmes quelle est leur politique, quelle est leur vision et leurs perspectives. Les Québécois ont vingt ans d'avance sur nous avec ce qu'ils appellent le BAPE, le bureau d'audience pour l'environnement, qui fait partie du ministère de l'Environnement, qui n'est donc pas tout à fait indépendant, mais qui a des possibilités d'investigation que nous n'avons pas à la Commission nationale. Nous avons beaucoup appris par rapport à ce qu'ils avaient fait.

Deux dernières interventions avant de passer la parole à Messieurs Blanchet et Badré.

**Michel LENTHERIC**

Je suis conseiller régional Languedoc-Roussillon et Vice-président de la Commission Transports. Justement sur les modalités, les choses ne sont pas très simples dans notre région Languedoc-Roussillon. Nous avons la Commission Transports qui travaille sur un certain nombre de problématiques. Celle qui est aujourd'hui à l'ordre du jour, réfléchir à la politique dans ce couloir et sur la façade méditerranéenne, nous sommes au centre de cela. Si notre exécutif demande à la Commission nationale du débat public et à la Commission particulière de venir animer une séance du Conseil régional sur ce sujet, pouvons-nous vous saisir d'une telle demande pour amener le débat à l'intérieur de notre institution ? Est-ce possible de fonctionner comme cela ? Vous comprenez bien que le sens de ma demande montre qu'il y a peut-être quelques difficultés à avoir certains débats de fond qui font pourtant partie des compétences sur lesquelles nous devons avoir des positions.

**Philippe MARZOLF**

C'est vrai que la Commission particulière organise ses propres débats. Si vraiment vous avez tellement de difficultés à débattre dans votre institution, nous pouvons vous donner une aide méthodologique pour pouvoir apporter des éléments. Nous pouvons tout à fait participer, bien que par rapport à la position de la Commission nationale, nous aimerions que ce soit des réunions toujours publiques, ouvertes à tout le monde. Mais nous pouvons parfois participer. Par contre, moi, je ne parlerai jamais du fond. Je pourrais lancer quelques mesures qui sont dans le dossier d'état. Mais si vous voulez avoir un débat sur le fond il va falloir que quelqu'un demande des subventions au niveau technique.

Une dernière intervention sur les modalités.

**Monsieur DULAC, collectif d'association contre les autoroutes**

Je voudrais vous demander... Monsieur François Liberti, député de Sète, a fait paraître une étude assez importante sur le cabotage en Méditerranée. Pourrait-on avoir ce document sur le site, sur CD-ROM ou sur papier ? Parce qu'il est très intéressant au niveau des chiffres et des comptes. Deuxièmement, en même temps que la CNDP fait paraître cette Commission de débat public, une enquête publique a eu lieu pour le développement de l'A9, qui montre bien que la politique autoroutière est offensive puisque le déploiement de l'A9 entre Nîmes et Montpellier c'est le

déploiement de l'autoroute A9 sur la Vallée du Rhône et l'autoroute A7 dans la Vallée du Rhône et sur l'arc languedocien. Autre question : comment les quinze personnes qui font partie de l'atelier citoyen ont-elles été choisies ? Merci.

### **Philippe MARZOLF**

Je vais essayer de répondre à vos trois questions. Pour l'étude, personnellement, je ne sais pas si les membres de la Commission sont au courant. Donc merci de donner la référence au secrétariat et nous la demanderons directement à son auteur et nous saurons si nous pouvons la rendre publique. La deuxième question sur l'enquête publique qui a eu lieu sur le doublement ou le dédoublement de l'A9 au droit de Montpellier, nous avons bien sûr été très surpris à la Commission de voir cette enquête publique alors que le débat n'avait même pas commencé et que c'était l'une des mesures préconisées par l'Etat notamment. Il nous a été répondu, entre guillemets, que c'était une étude qui avait été faite depuis dix ou quinze ans. C'était ce que l'on appelle un « coût parti ». Le préfet n'avait même pas fait attention qu'il y avait un débat public. Et c'est vrai qu'il aurait peut-être pu faire cette enquête publique à la rentrée en septembre mais pas au printemps. Par contre, je peux vous dire que j'ai rencontré le président de la Commission d'enquête et nous sommes en contact étroit pour qu'il essaye de voir comment nous pouvons, dans son rapport, faire un lien avec le débat public qui va avoir lieu. Une petite nuance : la mesure proposée par l'Etat du doublement A7-A9 à Valence et l'autre est entre Nîmes et Narbonne. Donc ce n'est pas seulement au droit de Montpellier. Vous le verrez dans le dossier.

Les quinze citoyens ont été choisis par un institut de sondage. Ils sont représentatifs de la diversité sociale et démographique des trois régions. Il n'y a aucun professionnel des transports. Ce sont des gens..., je ne sais plus de mémoire. Vous allez avoir la liste, vous avez le programme de formation sur Internet des différentes interventions en formation qu'ils ont déjà eue sur deux week-ends. Et il y aura leurs propositions. On va nous dire de quelle région ils sont, quel âge ils ont et leur métier. Mais ils sont représentatifs au niveau social et démographique, dans la diversité de la population.

Je vais maintenant passer la parole à Monsieur Jean-Didier Blanchet du ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer, et à Monsieur Michel Badré pour l'Écologie et le Développement Durable, en sachant qu'ils vont avoir également 20 minutes tous les deux pour présenter les enjeux, les perspectives et les différentes familles de mesures.

### **.III Exposé de la problématique du débat public**

#### **Michel BADRE, ministère de l'Écologie et du Développement Durable**

Nous allons être amenés dans les vingt minutes qui viennent à vous présenter le fil conducteur du dossier dont Philippe Marzolf a parlé tout à l'heure. Beaucoup de choses ont déjà été dites depuis ce matin. Nous allons donc faire un tri et une remise en ordre de ce dossier qui peut paraître assez touffu quand on l'aborde. Le but est de vous aider à vous retrouver dedans tout en gardant à l'esprit ce que Monsieur Benhamias a dit tout à l'heure, à savoir que dans toute cette démarche on essaye de rester modeste. On met en jeu des idées et des questions pour que le débat puisse se dérouler ensuite.

Il y a quatre parties. La première est l'état des lieux, où en sommes-nous en ce moment, en 2006, sur l'état de cette artère de transport ? La deuxième c'est : quelles sont les orientations ou les politiques déjà définies ? Il faut intégrer et prendre en compte puisque nous réfléchissons à

échéance de vingt ans, puisque nous avons des échelles dans les vingt ans qui viennent. Troisièmement, dans quel état, quel type de perspective peut-on viser pour cette échéance de vingt ans ? A quoi ressemblera la situation des transports dans cette Vallée et dans cette zone géographique ? Et quelles seront les questions posées ? Et enfin, quelles sont les mesures que nous pouvons mettre en débat, que nous mettrons en débat ? Parce qu'elles alimenteront les discussions dans les quatre mois qui viennent.

Première question : à quoi ressemble actuellement, en 2006, cette artère de transport d'après l'analyse que peuvent en faire les deux ministères ? Le premier élément a déjà beaucoup été cité, notamment par Monsieur Perben au cours de son intervention. Il nous a dit que les Romains ont utilisé cette Vallée pour faire du transport dans tous les sens. Et en plus, depuis les Romains aussi, il y a une forte activité économique. Cela a été remarqué ensuite par Monsieur Vauzelle : il y a le port de Marseille, les activités industrielles, le tourisme. Tout cela crée un très fort besoin de mobilité. Ce n'est pas nouveau et c'est en croissance. Et par ailleurs, la région Languedoc-Roussillon est actuellement, de toutes les régions françaises, celle qui a la plus forte vitalité démographique. Et cela influe évidemment dans l'analyse. Premier élément : c'est une artère de transport vitale.

Deuxième élément, là aussi je me référerai à un propos de Monsieur le Président Vauzelle tout à l'heure, qui disait « On ne va pas pouvoir indéfiniment élargir les autoroutes pour en faire des pistes d'aéroport. », donc nous sommes dans une situation contrainte. Nous sommes contraints par la place. La Vallée du Rhône n'est pas infiniment large. On est contraint par des situations de disponibilité foncière et par des questions d'environnement local. Une intervenante tout à l'heure a parlé des questions de bruit. Il y a des enjeux de sécurité, des problèmes de paysage, de biodiversité et il y a des enjeux d'environnement globaux. Dans ce couloir de circulation, il y a par ailleurs actuellement toute une série d'infrastructures qui existent, que ce soit les infrastructures fluviales autour du Rhône, que ce soit des voies ferrées traditionnelles ou ligne à grande vitesse, ou que ce soit des autoroutes ou des routes nationales. Nous sommes dans une situation qui déjà très pleine qui fait que nous n'avons pas une liberté de manœuvre totale.

Je passe très vite mais tout cela est fait pour renvoyer au dossier support qui contient évidemment des informations beaucoup plus détaillées. Donc deuxième élément du dossier : après cet état des lieux 2006, quelles sont les orientations de politiques qui sont déjà définies et dont on peut penser - sinon ce n'est pas la peine de les définir - quelles auront des effets pendant les 20 ans qui viennent ? Nous devons les intégrer dans la réflexion sur les décisions futures. Premier élément, cela relève vraiment du fond de décor mais il ne faut pas l'oublier : vous vous rappelez tous que l'an dernier le Congrès a modifié la Constitution pour y annexer ce qu'on appelle la Charte de l'environnement qui rappelle entre autres le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé. C'est bien l'une des questions qui nous est posée.

Le Plan Climat c'est une échéance 2010-2012. C'est en harmonie avec les engagements de Kyoto. Les accords de Kyoto sont à la même échéance. C'est du court terme par rapport à notre débat. Mais cela fait référence à un engagement de beaucoup plus long terme qui figure dans le préambule de la loi d'orientation sur l'énergie qui a été évoqué l'an dernier, et la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'échéance 2050. Plan Climat et Plan national Santé-Environnement des opérationnels, des mesures court terme précises, le facteur quatre (la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre), on est dans l'orientation qui, pour l'instant, n'est pas traduite en des signaux opérationnels. Par contre, on va y revenir très souvent dans notre débat. Nous l'avons intégré comme une orientation de fond de décor de toutes nos réflexions. Enfin, la stratégie française de biodiversité fait aussi partie des éléments d'orientation.

Je passe la parole à Jean-Didier Blanchet qui me la repassera à la fin.

## **Jean-Didier BLANCHET, ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**

Bonjour. L'un des éléments de la stratégie nationale du développement du VRAL c'est le fameux CIADT du 18 décembre 2003 - fameux parce que nous en avons parlé ce matin à plusieurs reprises - qui constitue pour le secteur des transports le cadre de la planification pour le long terme. L'un des objectifs de cet ensemble de décisions, le CIADT 2003 s'inscrivait dans le cadre du développement durable. Par ailleurs, il s'agit de favoriser le développement économique et l'attractivité des territoires. Et il s'agit aussi de développer le rééquilibrage des différents modes. A cet égard, il y a un indicateur qui vient de paraître. Si on fait le total des crédits prévus par l'Etat pour la période 2003 jusqu'à 2012, il y avait 75 % des crédits qui étaient dévolus à des opérations concernant le transport ferroviaire ou le transport par voie d'eau, et 25 % pour la route. Cela montre qu'il y avait quand même un choix politique en faveur des modes les plus propres. Autre élément de cette politique : améliorer la qualité des services et la sécurité ; et enfin, lutter contre le bruit et le changement climatique dans le même temps.

Pour être plus concret, je ferai un bref rappel des principales opérations qui concernent ce qui nous intéresse en ce moment. Pour ce qui concerne le fer : Perpignan/Figueras dont les travaux sont en cours et qui est important pour notre objectif de renforcement des transports de marchandises par voie ferrée. Cette opération permet de prolonger le réseau européen à écartement, qui est valable partout en Europe continentale et même en Grande-Bretagne, jusqu'en Espagne, tout au moins jusqu'à Barcelone, de manière à favoriser le transport de marchandises par la voie ferrée vers ces pays. Autre opération, celle de Lyon/Turin, je n'y reviens pas. De même les LGV Nîmes/Montpellier et PACA, Marseille, Toulon, Nice, auxquelles j'ajoute ce qu'on appelle la Magistrale EcoFret au sein de la Vallée du Rhône et qui consiste depuis Dunkerque à avoir une artère ferroviaire permettant l'écoulement du trafic fret ferroviaire d'une manière plus efficace. Et ceci comprend un certain nombre d'opérations dont le contournement ferroviaire est de Lyon. Pour ce qui concerne les opérations routières, outre les opérations lyonnaises que je n'énumère pas, mais pour parler de l'axe parallèle à la Vallée du Rhône qui est à l'Est, en deux opérations : A48 Ambérieu/Bourgoin et la fameuse A51, dont nous avons également parlé ce matin, Grenoble/Sisteron. En outre, il y a le contournement d'Arles. Et une opération qui vous intéresse beaucoup parce qu'elle permet d'écouler du trafic en dehors de la Vallée du Rhône, c'est la mise à deux fois deux voies de la liaison Lyon/Toulouse en passant par Mende permettra de rejoindre l'autoroute A75.

La démarche de notre dossier consiste à essayer de prévoir ce que pourrait être la situation dans vingt ans, avec des hypothèses. Bien sûr, en matière de prévisions, il y a toujours une fourchette mais il y a une hypothèse centrale. Donc une hypothèse centrale de croissance économique de 1,9 % et des perspectives démographiques qui sont adaptées à la situation prochaine, à savoir un ralentissement de la croissance démographique de notre pays, et même une certaine décroissance chez nos voisins en Espagne et Italie. Tout ceci fait que dans cette hypothèse centrale de prévisions, nous avons une augmentation très ralentie des déplacements puisqu'on divise par deux la croissance par rapport aux 20 années précédentes. Ce n'est pas négligeable en termes de ralentissement. Et pour fixer les idées, on évoque l'idée d'une croissance de l'ordre de 40 %. Mais dans ce contexte, et quelle que soit la volonté que l'on a de développer des modes propres, le mode routier restera très probablement prépondérant aussi bien en agglomération qu'en rase campagne, avec cependant dans

le cas qui nous intéresse une petite diminution sur cet axe Vallée du Rhône/arc languedocien incontestable.

Cela étant, les conséquences de ce trafic sont préoccupantes dans la mesure où on sait bien que dès aujourd'hui il y a une certaine congestion sur nos routes et autoroutes. On prévoit une aggravation de la congestion routière du fait de cette augmentation de trafic. Et par ailleurs, compte tenu de l'hypothèse plus ou moins volontariste en matière de progrès technologiques, on a cependant une croissance moindre, mais une croissance tout de même, des émissions de gaz à effet de serre, donc des impacts sur l'environnement. D'où la conclusion qu'à l'horizon de vingt ans, les décisions du CIADT telles qu'elles sont en vigueur aujourd'hui sont insuffisantes pour répondre aux enjeux de congestion et d'environnement. De plus, il y a un certain nombre de facteurs de rupture ou en tout cas des facteurs de changement, qui sont dus à :

- la certitude du changement climatique,
- l'incertitude sur les disponibilités des ressources et le prix des ressources pétrolières,
- la nécessité de la lutte contre l'effet de serre,
- une incertitude assez grande en matière démographique sur les perspectives de migration, sur les phénomènes migratoires,
- les aléas probables sur la croissance économique - vous savez très bien qu'elle n'est pas toujours ce que l'on prévoit ou ce que l'on espère.

Et puis deux autres éléments (qui ne sont pas sur le transparent mais que j'ajoute) :

- des éléments d'optimisme avec la technologie - on peut penser que de ce côté-là il y a des progrès routiers ;
- des incertitudes sur les modes de vie qui peuvent avoir une influence sur tout cela.

Pour aller plus loin, nous avons recensé un certain nombre de mesures que nous avons dénombré dans le dossier au nombre de 44, et que nous avons regroupées en six familles pour la facilité du débat. Il y a deux objectifs dans ces mesures : d'une part répondre aux besoins collectifs en matière d'économie et en matière d'aménagement du territoire, et d'autre part les besoins individuels que ce soit pour des besoins de loisirs ou de vie personnelle, de travail ; et deuxième objectif fondamental, préserver l'environnement aussi bien l'environnement global pour tout ce qui concerne l'effet de serre, mais aussi l'environnement local pour toutes les nuisances qui peuvent se faire sur certains territoires. Des impacts variables sur la mobilité et l'environnement en ce qui concerne ces mesures. Mais aussi des délais de mise en œuvre très différents. Il y a des choses qui peuvent être faites dès 2006. Nous avons parlé ce matin des mesures de régulation sur l'autoroute. Il y en a d'autres qui, lorsqu'il s'agit d'utiliser des véhicules à hydrogène, n'interviendront probablement pas avant le milieu du siècle. Enfin, les décisions sont portées par des acteurs très différents, qu'il s'agisse de l'Etat, des collectivités, des entreprises et des citoyens.

J'entre dans les familles de mesures pour commencer par les mesures des études à court terme que nous avons regroupées dans la famille régulation de l'existant. Il s'agit des mesures qui concernent la gestion et l'exploitation des systèmes de transport actuels. Elles ont pour effet de limiter en partie la congestion routière, d'absorber un trafic plus important, de ne pas causer de dommages supplémentaires et d'être relativement peu onéreuses en termes d'investissement. Quelques exemples. En matière ferroviaire, c'est ce que l'on appelle le cadencement des horaires qui permet d'avoir un trafic plus important et aussi plus attractif commercialement. En matière routière, l'interdiction de doubler les poids lourds, la modulation des péages et surtout l'incitation au covoiturage. Je n'entre pas plus dans le détail.

Je passe à la famille suivante qui concerne le développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime, avec la priorité donnée aux modes non routiers dans leur domaine de pertinence, de manière à améliorer le bilan environnemental. C'est tout ce qui concerne les autoroutes de la mer, mais aussi les autoroutes ferroviaires et puis de nouvelles LGV avec celle qui est fortement réclamée par la région Languedoc-Roussillon qui est la liaison Montpellier/Perpignan, et puis également de nouveaux franchissements alpins ou pyrénéens.

Troisième famille de mesures, celle qui concerne les modes routiers : il s'agit là d'améliorer la capacité du niveau de services, bien sûr avec une dégradation du bilan environnemental, mais un effet sur le développement du territoire - on pense à l'engagement de l'Ardèche - et des investissements qui peuvent être importants s'agissant soit de l'élargissement de l'autoroute actuelle A4, voire à cinq voies, ou de la construction d'une autoroute entièrement nouvelle, l'A79 ou encore l'Ardéchoise. Voilà pour ce qui concerne cette famille. Vous la connaissez, je n'insiste pas. Je passe la parole à Michel Badré.

### **Michel BADRE**

La quatrième famille a été évoquée tout à l'heure par Monsieur Perben, c'est tout ce qui concerne le progrès technologique avec deux domaines d'application principaux. D'une part, tout ce que l'on peut regrouper sous le terme un peu simplificateur de véhicules propres, donc des véhicules qui consomment moins ou qui émettent moins de particules, moins de gaz à effet de serre, etc. Et d'autre part, tout ce qui concerne l'amélioration des carburants, que ce soit les biocarburants et l'utilisation de la biomasse, etc. Dans les deux cas, cela suppose des innovations techniques importantes. La question qui est posée et dans laquelle on a amorcé quelques éléments de réponse dans le dossier, c'est de savoir jusqu'où nous pouvons aller avec ça, sachant qu'il y a des questions. Par exemple pour les biocarburants, il faut avoir des terrains disponibles, et ce n'est pas simple. Mais on a fait quelques hypothèses et on s'est appuyé sur des travaux d'experts pour savoir jusqu'où on pouvait pousser ce genre de développements à l'échéance de 2050. La réponse est qu'on peut espérer avoir une réduction des émissions de l'ordre de 2,5 plutôt que de 4.

C'est cela qui nous a amené à introduire les deux dernières familles dont je vais parler maintenant, qui sont un peu la réponse à une chose qui a été évoquée tout à l'heure pendant le débat, qui est de dire que les nouveaux modèles sont au fil de l'eau et en continuité avec l'existant. C'est un point dont on discutera certainement. Ce n'est vrai qu'en partie. Mais les familles cinq et six sont vraiment celles qui répondent aux hypothèses de rupture et qui conduisent à dire : comment fait-on pour essayer de se mettre en ligne avec la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre par exemple ? La cinquième famille, c'est ce qu'on a appelé la maîtrise de la mobilité routière. Nous sommes bien sur les actions sur la demande et non pas sur l'offre. Il y a des actions du type tarification : taxe carbone, péages poids lourds. Cela peut aussi être des mesures réglementaires comme on l'a vu dans d'autres dispositifs. L'objet du débat est de mesurer ou d'évaluer l'acceptabilité de ce genre de mesures.

Enfin, sixième famille encore d'une autre nature, c'est ce qu'on a appelé la modification des comportements. Très souvent, et nous sommes à peu près persuadés que ça va venir dans le débat, on rentre dans une discussion du style : mais s'il y a tellement de mobilité ou de besoins de déplacement, c'est parce qu'on produit des biens à un endroit, ensuite on les transporte pour les transformer et ensuite on les consomme dans un troisième endroit et il faut que cela fasse à coup de trafic poids lourds sur les autoroutes. Donc comment peut-on jouer sur ce type de dispositif économique ? Comment peut-on jouer sur l'aménagement du territoire ? Là aussi le développement de l'urbanisation est de plus en plus loin des centres-villes, engendre une demande de mobilité. Et

si nous pouvons jouer là-dessus à moyen ou long terme, c'est une des questions mises en débat. Il y a aussi des choses plus ponctuelles mais qui chatouillent un peu. C'est par exemple l'une des mesures proposées dans ce chapitre : serait-il pertinent d'introduire un système de réservation pour l'accès aux autoroutes alors qu'on est tous habitué à un système de réservation pour l'accès au TGV ? Réserver son péage pour l'autoroute n'est pas dans les mœurs, mais après tout, pourquoi pas ? Voilà nos six familles. A partir de là, ce qui est proposé c'est que le débat permette d'évaluer comment chacune des mesures est recevable, irrecevable, acceptable ou non, et comment à la fin nous pourrions les uns et les autres apprécier comment le public se positionne par rapport à l'ensemble de ces mesures.

### **Philippe MARZOLF**

Nous sommes dans les temps. Merci. Maintenant retour au débat par rapport au fond et aux questions.

### **Jean-Claude FLORY, député de l'Ardèche**

Mon territoire est un peu aux abords, mais c'est avec le plus grand intérêt que je participe aujourd'hui à cette journée. Et je voudrais dire à Monsieur Blanchet combien j'ai pris grand plaisir en décembre 2005 à lire l'ensemble de son rapport tant, effectivement, c'est l'ensemble des différentes solutions que l'on peut envisager sur le territoire. Et je tiens à saluer d'ailleurs le désenclavement des territoires.

Je voudrais de façon très brève évoquer un point, qui me paraît peut-être sous-dimensionné, qui concerne la partie intermédiaire de la Vallée du Rhône, à savoir la nécessité d'estimer les scénarios avec l'ensemble des éléments, que ce soit propre à la fréquentation routière, camions, avec le transport des matières dangereuses. On sait qu'on a un certain nombre de véhicules considérable sur la Vallée du Rhône, qui représente aujourd'hui un risque potentiel élevé ; mais aussi par la présence d'activités à proximité de l'autoroute, de l'A7, de la route nationale 86, de la voie TGV et d'autres modes de transport y compris fluvial. Il faut que sur quelques centaines de mètres on concentre un flux de fréquentation extrêmement élevé en cas de sinistre, en cas de risque majeur d'accident extrêmement grave. Au cas où ces quelques centaines de mètres ne pourraient pas être interrompues, comment on organise le délestage de la Vallée du Rhône ? Comment on organise la sortie des véhicules ? Nous avons quelques exemples récents. Malheureusement, il y a eu un certain nombre d'accidents de poids lourds ces dernières années qui ont montré que le risque est bien réel. On a même quelques intempéries de nombreuses fois, bloqués dans la Vallée du Rhône ne sachant où pouvoir passer pour franchir la limite entre la Drôme et l'Ardèche. Je crois que ces scénarios de crise doivent être poussés, en dehors de la projection, des hypothèses de quelques pourcentages de plus par an d'augmentation du trafic envisagé sur cet axe. Il faut qu'on ait tous les éléments dans le cadre du débat pour pouvoir anticiper ces enjeux. Et je pense que dans ce cadre-là, les trafics Est-Ouest doivent être parallèlement réfléchis aux trafics Nord-Sud qui est le cœur du débat. Merci.

### **Jean-Didier BLANCHET**

En matière de crise, il y a eu l'accident de Feyzin qui a permis de réfléchir à la question et de prendre un certain nombre de mesures pour protéger de ce risque. Mais il est certain qu'il faut y veiller par ailleurs. On n'oublie qu'il y a aussi des matières dangereuses qui circulent dans les oléoducs qui existent dans la Vallée du Rhône et qui font qu'il y a un peu moins de matières

dangereuses sur cet axe routier. Pour revenir à cela, je pense qu'il y a une réunion spéciale prévue sur les questions de sécurité routière et ferroviaire. Nous consacrerons une moitié de réunion à cette question.

### **Philippe MARZOLF**

Il y a deux endroits, Montpellier et Valence, peut-être avec des problématiques différentes.

### **Monsieur SOULAGE**

Un point a été évoqué en partie tout à l'heure par le ministre, mais ce débat, malheureusement, ne porte pas sur la question de l'agglomération lyonnaise. Les questions que vient d'évoquer Jean-Claude Flory sont encore plus prégnantes sur l'agglomération lyonnaise. Il va donc falloir articuler ces questions avec ce qui se passe sur l'agglomération lyonnaise et autour de l'agglomération lyonnaise. Tout cela est très présent. Je me permets d'autres observations, comme ça je n'y reviendrais pas. Sur la première remarque, je crois qu'il faut regarder de très près le trafic. Nous ne l'avons pas regardé d'assez près. Les éléments récents sont très intéressants à regarder. Je crois qu'il faudra avoir les débats avec les industriels qui ne sont pas assez dans le coup de cette affaire. D'une certaine façon ils sont derrière l'Etat. Tout le monde les a bien en tête mais ils ne sont pas assez présents dans le débat. Cette question-là est absolument décisive et que chacun dise vraiment les choses. Sinon, on se lance dans des réalisations d'infrastructures qui n'ont pas forcément de réalité. Enfin deuxième remarque, je trouve, depuis le départ, que nous ne sommes pas suffisamment dans une logique..., non pas simplement l'axe Clermont/Béziers ou Grenoble/Sisteron, mais simplement la question des 40 ou 50 kilomètres qui entourent la Vallée du Rhône, c'est-à-dire la question de l'Ardèche et de la Drôme, n'a pas été assez bien prise en compte. Et là-dessus, nous allons faire un gros travail avec les départements. Je pense qu'aujourd'hui on ne prend pas assez en compte ces questions. Elles sont déterminantes en termes de mode de vie, d'aménagement du territoire et de circulation.

**NB : pour des raisons d'ordre technique, la bande sonore de cette partie de la réunion est inaudible. La synthèse toutefois y fait référence :**

*La Fédération Mieux Vivre dans la vallée du Rhône, de Piolenc, fait le constat d'une très mauvaise qualité de l'air et du problème du bruit et demande que le ministère de la Santé soit concerné et investi dans le débat.*

*Michel BADRÉ la rassure en lui disant qu'un représentant du ministère de la Santé suivra le débat.*

*Xavier GODARD, ancien membre de la Commission sur le contournement de Nice, alerte la CPDP sur le fait que le débat pourrait se centrer essentiellement sur l'opposition entre le modèle de la rupture et celui du fil de l'eau.*

*Philippe MARZOLF explique que la Commission a demandé à l'Etat des scénarios.*

**Reprise du verbatim****Michel BADRE**

Le public ou le débat va se positionner par rapport à ces divers scénarios. On a pensé que cette méthode n'était pas très bonne et qu'elle enverrait probablement la discussion dans des culs-de-sac parce que, justement, chacun va dire : « *Sur ces quatre scénarios, il y en a un que l'Etatca envie de faire et trois autres qui sont des repoussoirs.* » Cela a été dit plusieurs fois et je pense que vous le verrez en lisant le dossier. L'Etat pour l'instant n'a aucune idée *a priori* sur ce qui devra être fait en matière de politique. Nous sommes vraiment dans une situation de jeu complètement ouverte. C'est pour cela que nous avons préféré le dire. Il y a toute une série de mesures. Nous les regroupons en familles parce que, sinon, la discussion va être impossible. Une politique des transports futurs qui intégrera plus ou moins le progrès technologique, ou le changement des comportements, ou la réalisation de nouvelles infrastructures. Mais ce sera la fin du débat. Ce n'est pas ce que l'on met à l'entrée du débat sinon on va avoir un débat complètement tronqué ou risque de s'enfiler très vite dans des voies sans issues.

**Philippe MARZOLF**

Tout à fait. Et il y en a d'autres qui disent aussi : « *Il n'y a pas de scénario donc pas de mesures* ». C'est vrai que c'est un scénario qu'on aura à construire ensemble au fur et à mesure des réunions. Peut-être que nous aurons des ateliers ou des réunions plus spécifiques sur la construction de ces scénarios.

**José MARTINEZ,**

Je représente une association de défense de l'environnement sur une commune de l'est montpelliérain. Nous nous sommes notamment exprimés dans le cadre du dédoublement de l'autoroute A9. Je reviens sur la question des coups partis, des coups partis et non pas des coûts perdus. Je suis désolé, Monsieur Marzolf, mais c'est coups ne doivent pas être perdus parce que les territoires ne doivent pas les perdre, tout simplement parce que ce sont les territoires de nos enfants et que nous devons les défendre bec et ongles. Le projet de l'A9 a été uniquement centré sur un mode abouti alors que les consensus se dégagent sur les modes alternatifs. Ce projet a été fortement rejeté. Certains ont fait des propositions réalistes. Fin 2006, suite à ce débat de la CNDP, l'Etat prendra des orientations durables sur sa politique de transport, notamment sur l'arc languedocien et la Vallée du Rhône. Ce que nous demandons d'ores et déjà, c'est que la procédure d'enquête publique soit suspendue, tout simplement parce qu'il ne faudrait pas que ces projets qui sont d'une grande inertie marquent demain le territoire de façon perdante, de façon irréversible. Nous demandons de revenir vers le public avec des solutions qui soient évaluées sur la base des résultats de ce débat public qui constitue en fait une sorte de grille d'évaluation environnementale. Merci Monsieur Marzolf de nous permettre de nous exprimer aujourd'hui, et surtout demain peut-être plus localement.

**Philippe MARZOLF**

Pour ce qui est de l'enquête publique du contournement, le doublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, nous n'avons pas le pouvoir de décider. C'est vrai que je suis en contact avec le

Président de la Commission d'enquête. C'est lui qui aura, dans son avis peut-être, quelque chose qui permettra de faire le lien avec le débat public actuel.

### **Monsieur Jacques ESTOUR, OITC**

Je représente les corps de l'agriculture, métier, commerce et industrie. Dans ce débat, dont nous avons apprécié la préparation et la conduite pour avoir beaucoup entendu et avoir participé, j'ai beaucoup apprécié que dans les attendus, le développement économique, l'aménagement du territoire, et je rajouterai le développement de l'emploi, soient des facteurs qui sont pris en compte dans cette étude. En effet, ce n'est pas que le problème du flux traversant de notre région qui est en cause. C'est bien le problème de la vie, de la démographie, du développement économique, de l'aménagement du territoire sur le plan global qui est en cause. Nous savons que les emplois se localisent en fonction d'un certain nombre de caractéristiques, le transport étant l'une d'elles. 10 à 15 % de la valeur des produits est conditionné par le transport. Et quand on parle aux agriculteurs par exemple, les millions de tonnes de fruits et légumes produits dans le Gard, le Vaucluse, les Bouches-du-Rhône, l'Hérault, la Drôme, l'Ardèche, ne sont pas consommés sur place, mais sont pour la plupart transportés rapidement vers les lieux de consommation. Si les moyens de transport ne permettent plus le transport de ces produits agricoles, la production de ces produits agricoles ne serait pas attestée. Et je sais déjà que les chambres d'agriculture nous ont dit : « *Attention, mesures de régulation, lesquelles ? S'il s'agit de baisser les tarifs d'autoroute aux heures creuses, très bien. S'ils font doubler le prix du transport aux heures pleines, nos pêches ne vont pas choisir leurs heures.* » S'il s'agit de fermer les échangeurs de Molène ou de Montélimar parce qu'il y a trop de trafic, nous devons porter nos produits à Rungis, en Allemagne ou ailleurs et nous ne pouvons pas nous satisfaire d'une fermeture d'échangeur. Voilà le type de problèmes économiques que je n'ai pas entendu évoqués dans ce débat, qui a beaucoup d'importance. J'en dirais autant pour les problèmes industriels, que ce soit les nouvelles centrales nucléaires de Pierrelatte, de Cadarache, que ce soit les implantations industrielles que l'on espère dans ce grand sud-est, on ne fera pas d'emplois, de développement industriel sans permettre les transports. Derrière cette affirmation, je veux bien qu'on me dise qu'on ne connaît pas les chiffres. Malheureusement, cela fait quinze ans que l'on parle de ce débat et cela fait 15 ans qu'on les connaît quand même un peu. Il faudra bien qu'il y ait derrière des décisions. Le CIADT de 2003 a pris des décisions pour l'ensemble de la France, des axes jugés nécessaires avec des décisions, des calendriers de réalisation. Ce n'est pas infamant, c'est une interrogation. Mais il ne faudrait pas que cette interrogation reste sur une non-décision. Au nom des milieux économiques, qui concernent tous les habitants, nous sommes tout à fait d'accord pour une amélioration de l'usage de tous les modes de transport. L'aérien n'a pas été évoqué, pourtant il est important dans le domaine du tourisme. Le fluvial, qui connaît une très belle croissance actuellement, ne demande pas mieux que la multiplication par quatre, voire plus, de son flux soit réalisée. La voie ferrée : si elle veut bien faire l'effort, cela fait plus de 10 ans que l'on nous annonce l'augmentation de 50 % de ses performances ; malheureusement dans les faits on ne le constate pas. Ce serait effectivement très souhaitable qu'il y ait une progression. Il n'empêche que quand on additionne tous ses déplacements et toutes ses progressions, il y a quand même un problème routier qui demeure et on ne peut pas passer son temps à taper dessus, sur le dos des camionneurs qui sont les seuls à rendre un service total à l'ensemble des régions.

Mon intervention n'a pas pour but de contrer les interventions des uns et des autres. Je les trouve très pertinentes. Mais n'oublions pas que nos concitoyens ont besoin de travailler, de se déplacer, et que les solutions que l'on propose doivent bien sûr répondre à toutes les exigences qui ont été évoquées, qu'elles soient environnementales ou d'utilisation de modes alternatifs, mais elles ne

doivent pas conduire à un blocage, faute de quoi c'est ailleurs en Europe qu'on ira faire le développement économique qu'on ne voudra plus faire chez nous.

### **Philippe MARZOLF**

Merci Monsieur Estour. On voit bien que c'est la difficulté du débat, de concilier liberté de se déplacer et respect de l'environnement, en restant toujours entre ces deux notions.

### **Jean Claude Bérard, président du MNLE 30**

J'ai une proposition à vous faire puisqu'on parle de transports. Je souhaiterais des autoroutes de l'information, c'est-à-dire un réseau à fibre optique, ce qui supprime les distances. Dans le cadre de l'aménagement du territoire, il me semble que c'est deux choses données. Il y a une cohérence qu'il faudrait faire sur ce problème-là par rapport aux comportements des nouvelles générations. A mes yeux c'est très important. Ensuite, on a parlé de l'Espagne. De Barcelone au Perthus, une ligne est en train de se faire. Et notre souhait est que l'on prolonge le TGV de Nîmes au Perthus. Nous avons le viaduc de Courbessac qui va permettre d'aménager des sillons. Et c'est une bonne chose. Il faut continuer à améliorer. Quand je dis « améliorer », c'est un problème de santé publique. C'est-à-dire que quand on mesure les problèmes d'ozone, un pic d'ozone, avant, il y en avait une dizaine par an. Maintenant par an, il y a 52 jours de pics d'ozone. Et un pic d'ozone, c'est 74 morts. On mesure la pollution et on mesure les morts. Je veux que l'on arrête cette problématique-là. Et il y a un problème de sinistres, des accidents. Il faut voir tous les accidents que nous avons. C'est des choses qu'il faut bien prendre en compte. Cela a été dit par beaucoup de personnes. Et je terminerai sur un problème. Le problème que nous avons au plan local est un problème national et international car la pollution n'a pas de frontières. Il faut que nous y soyons très attentifs. Merci.

### **Jean-Didier BLANCHET**

Je suis très content de cette intervention parce qu'elle manifeste clairement le positionnement de Monsieur Bérard sur nos familles. En l'espace de trois minutes, il a balayé trois des familles. La première avec les autoroutes de l'information, c'est un aspect de progrès technologique et en même temps la modification des comportements dans la mesure où cela peut engendrer du télétravail et donc de la mobilité en moins. Ensuite, il a évoqué les problèmes de sécurité, c'est la famille cinq qui concerne la sécurité et la maîtrise de la mobilité routière. Et ensuite il a évoqué les sillons supplémentaires ouverts grâce à un investissement dans le domaine ferroviaire, c'est la famille deux. Autrement dit, allez lui demander de se positionner sur un scénario alors qu'il a quatre idées qui sont dans quatre familles différentes.

### **Philippe MARZOLF**

Il y avait aussi les pics d'ozone.

### **Michel BADRE**

Là aussi, c'est toujours un peu difficile de reclasser point par point toutes les mesures, mais tout ce qui concerne le progrès technologique, on a intégré dedans la réduction des émissions de tous les polluants, quels qu'ils soient, et pas uniquement du CO<sub>2</sub> et du méthane. Donc nous rentrons bien aussi dans ce type de questions.

**Philippe MARZOLF**

Merci. Une autre intervention et puis après nous allons peut-être clôturer la première journée.

**Xavier VACHEZ, Comité de Liaison des Associations Pour l'Environnement Languedoc-Roussillon**

J'aimerais poser une question précise. Ce qui se passe devrait se passer dans d'autres régions. Est-ce que le financement du contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier est bouclé ? Quand débiteront les travaux ? Est-ce qu'il y a des projets pour la voie d'eau en Languedoc-Roussillon, notamment en cabotage ? On a parlé ce matin d'une autoroute de la mer en Provence. J'ai entendu parler d'une liaison entre Sète et le Maroc. Est-ce que cela va s'étendre ? Est-ce que ce sera rentable ? Comment ce sera financé ? En résumé, ce sont des projets qui concernent les structures en Languedoc-Roussillon.

**Jean-Didier BLANCHET**

Si vous voulez bien, je vais demander à Pascal Mignerey de répondre sur les questions posées.

**Pascal MIGNEREY, Direction générale de la Mer et des Transports**

Le contournement de Nîmes/Montpellier est bien prévu dans ce qui a été évoqué, c'est-à-dire le CIADT de décembre 2003. Le financement est effectivement prévu dans les opérations qui doivent être prises en charge notamment par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

En ce qui concerne les autoroutes de la mer, le même CIADT en question prévoit qu'il y ait un service d'autoroute de la mer. C'est une sorte de cabotage cadencé de transport maritime de courte distance en Méditerranée. Dans l'état actuel, nous n'avons pas encore de précisions sur ce que seront les ports et sur l'étendue de ce système. Il y a des relations à l'heure actuelle avec nos homologues espagnols et italiens, et donc des possibilités de pouvoir ensuite lancer un appel qui permettra de savoir auprès des armateurs quel type de liaison ils se proposent de faire, et qui sera bien dans une liaison alternative. Mais pour le moment, les modalités ne sont pas encore précisées.

Concernant les projets fluviaux en Languedoc-Roussillon, il y a des projets d'aménagement du Rhône, Tarentelle. Le projet global c'est l'augmentation du fluvio-maritime. Vous parliez de Sète/Maroc par exemple. On peut avoir aussi des liaisons fluvio-maritimes, c'est-à-dire des bateaux qui prennent à la fois le fleuve et qui, ensuite, sont en haute mer. C'est par exemple le cas de la liaison Lyon/Tunis.

**Philippe MARZOLF**

C'est un financement privé, un projet de partenariat public/privé pour le contournement Nîmes/Montpellier

**Jean-Didier BLANCHET**

Dans notre réflexion, on suppose que ceci ayant été décidé, ce sera réalisé en 2020. On ne s'intéresse pas trop aux détails de la réalisation. On pourrait voir ce qu'il faut faire en plus pour résoudre le problème, mais à partir de 2020. Nîmes/Montpellier est un problème qui est supposé résolu.

**Un intervenant**

Mais il y a le problème du financement. Pouvons-nous avoir un éclaircissement sur le financement ? C'est tout à fait intéressant de connaître la façon de financer des infrastructures ferroviaires.

**Jean-Didier BLANCHET**

Ce qui est sûr en tout cas, c'est qu'il y aura une subvention importante de fonds publics qui sera nécessaire pour pouvoir financer cette opération entièrement. Il faut déterminer le montant de fonds publics qu'il faut mettre pour réaliser l'opération. C'est pour cela que Monsieur Mignerey précisait que c'était inscrit dans le programme de l'Agence française pour les investissements dans les transports, qui n'a pas encore pris une décision formelle sur cette opération.

**Un intervenant**

Sur le plan européen il a été envisagé de lancer d'un emprunt européen. Est-ce que cette idée est toujours en l'air ?

**Jean-Didier BLANCHET**

Il est certain que la banque européenne peut participer à des opérations, notamment dans le cadre d'un consortium privé.

**Un intervenant**

C'est privé ?

**Jean-Didier BLANCHET**

Je n'ai pas à l'esprit, en France, de... Mais c'est possible.

**Claude LEROI**

Juste un mot en matière de ferroutage, un sujet qui perdure depuis pas mal d'années, c'est la liaison entre Montoir (Saint-Nazaire) et Vigo qui marche totalement bien, qui est rentable et qui ne pose pas de problème. Deuxièmement, c'est pour vous inciter à être là le 27 avril : nous aurons une réunion consacrée aux transports de marchandises, donc une réunion d'armateurs qui vient de

lancer la ligne de Toulon à la Cita del Pia. Je vous encourage vivement à venir le 27 avril sur les transports de marchandises.

**Philippe MARZOLF**

On prend une dernière intervention et après nous clôturerons cette première journée d'ouverture.

**Jean-Louis BEAUPARLANT**

Je fais partie d'un groupe qui s'appelle Alcotrans. Nous transportons en fluvial environ 60 millions de tonnes chaque année, et environ 320 000 containers. Nous sommes installés sur le Rhône depuis décembre 2004 et nous avons transporté 15 000 containers depuis le début de l'année. Cette année, nous pensons transporter encore 30 000 containers avec deux ensembles supplémentaires, et l'année prochaine on compte sur 60 000 containers. J'ai une question sur les infrastructures. Environ 30 % seulement de la capacité fluviale sur le Rhône est utilisée, non pas parce que l'infrastructure n'existe pas mais les moyens de manutention sont relativement insuffisants. Nous sommes aussi confrontés à un gros problème de circulation sur le Rhône, malgré que le Rhône ne soit utilisé qu'à 5 % de sa capacité, en fonction du manque d'écluses. Il manque cruellement d'écluses sur le Rhône. Dans les vingt ans à venir, que prévoyez-vous comme doublement des écluses sur le Rhône ?

**Philippe MARZOLF**

C'est une question facile.

**Jean-Didier BLANCHET**

Dans l'état actuel des choses, effectivement, comme vous l'avez dit vous-même, la capacité du Rhône est très supérieure au trafic. Il est évident que si le trafic continue à se développer - grâce à vous en particulier - il sera nécessaire de faire des investissements. Cela fait partie des choses dont nous pouvons parler ici. C'est une des mesures qui est envisageable.

**Philippe MARZOLF**

Je me permets de rebondir. Si on s'aperçoit que le transport fluvial sur le Rhône est nécessaire très longtemps et qu'il faut faire des travaux, les travaux peuvent être décidés et réalisés avant l'échéance 2025. C'est typiquement dans ce stade-là qu'il faut arriver à travailler et à construire ensemble les différents scénarios, les différentes mesures qui vous ont été présentés et qui seront débattus au cours des réunions. Mais cela n'empêche pas d'ajouter et d'apporter d'autres mesures. Nous sommes vraiment dans la complexité. On sent bien tous que ce n'est pas très facile. On est dans la politique des transports, et à chaque fois que la CNDP organise des débats sur les projets d'infrastructure, tout le monde dit qu'il faut d'abord débattre des politiques des transports ou des politiques d'aménagement. Là, nous avons les politiques des transports. C'est vrai qu'il va falloir essayer d'être le plus concret possible sur les orientations, savoir dans quelle direction on veut aller, quel type de rupture il peut y avoir ou on continue dans le fil de l'eau. Et surtout, à chaque fois, concilier liberté de se déplacer et respect de l'environnement qui sont des enjeux qui, dans les années à venir, vont augmenter.

Merci pour votre participation, vous étiez 215 personnes. Nous vous donnons rendez-vous aux prochaines réunions, ce sont trois réunions de lancement : le mardi 4 avril à Marseille, et là on retrouve des horaires normaux de réunion publique, 18 heures à 21 heures ; le 5 avril à Lyon et le 6 avril à Montpellier. Merci.



